das AUTO

MOTOR UND

BMW-ISETTA FÜR 2550 MARK!

TEST: TEMPO-WIKING

RAFFINIERTER OMNIBUS

HEFT 8
STUTTGART, 16. APRIL 1955
DM 1.20

Die 4 aus der ruhmreichen Skoda-Familie

jetzt **DM 5400.-**

ŠKODA

Ob es sich um eine viertürige Limousine, einen Station-Wagen, Lieferwagen oder Sanitätswagen handelt, alle haben dieselben Vorteile: Eleganz, außergewöhnliche neuzeitliche Konstruktion, ausgezeichnete Fahreigenschaften, absolute Verläßlichkeit und kleiner Verbrauch.

Dem Aussehen und der Leistung nach ist Skoda 1200 der hundertprozentige Wagen seiner Zeit, für den die so oft bewährte Marke Skoda bürgt.

Besichtigung und Probefahrt bei jedem Skoda-Händler

Importeur für Süddeutschland:
Königin-Großgarage/Auto-Pachtner
München 23
Kaulbachstraße 82-86 · Telefon 32901-02

Importeur für Norddeutschland:
Aschoff & Co GmbH
Krefeld
Oppumer Straße 67-69 · Telefon 28427

Bezirksvertretungen zu vergeben

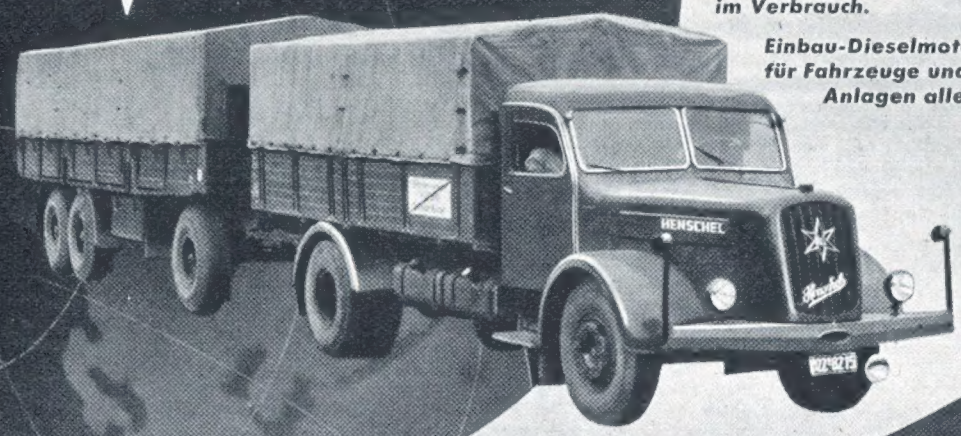
MOTOKOV-PRAHA-TSCHECHOSLOWAKEI

HENSCHEL

Lastkraftwagen von 100-170 PS
mit Henschel-Dieselmotoren
als Pritschenwagen, Kipper, Sattelschlepper
oder mit Spezialaufbauten für alle Zwecke

Henschel-Lastkraftwagen sind auch mit
Allradantrieb, Differentialsperre
und Motorbremse lieferbar.
Der geräuscharme Dieselmotor arbeitet
nach dem Henschel-Lanova-Energie-
speicher-Verfahren und ist wirtschaftlich
im Verbrauch.

Einbau-Dieselmotoren von 25-200 PS
für Fahrzeuge und stationäre
Anlagen aller Art



Omnibusse mit Henschel-Diesel
für Linien- und Fernreise-Verkehr
HS 120 N / HS 200 UN mit Unterflur-Diesel
Große Sicherheit durch 3 voneinander
unabhängige Bremssysteme, Hand-, Fuß- und
Henschel-Motorbremse

Oberleitungs-Omnibusse, bewährt in vielen deutschen
und ausländischen Städten

HENSCHEL & SOHN GMBH KASSEL

Briefe an die Redaktion – Forum der Lesermeinungen

Gasfahne hinter dem DKW

Ich hatte wirklich nie etwas gegen die Spezies der Zweitakter, wenn ich mir auch als Pilot eines sportlichen Viertakters nie vorstellen konnte, einmal umzusteigen. Jetzt aber habe ich was dagegen, und speziell gegen das letzte Derivat dieser Sippe, den 3 = 6.

Das kam so: Als ich heuer mit meinem Bruder den Glockner bergankurve — bei dichtem Nebel und also knappem Dampf —, habe ich da urplötzlich so ein gewisses Gefühl im Magen, als mein Nebenmann auch schon adäquate Belästigungen anmeldet. Gerade stellen wir tiefgründige Betrachtungen über das Reichenhaller Frühstück an, als uns plötzlich inne wird, daß wir wohl schon seit geraumer Weile ein immer intensiver werdendes Gasgemisch inhalieren. Zunächst an den eigenen Untersatz denkend, reißen wir die Scheiben herunter, worauf die Lage nur noch bedenklicher wird. Kein Zweifel, die Pestilenz kommt von draußen und damit von vorn. Als ich mich an die Verfolgung mache, stehen uns schon die Tränen in den Augen und irgendwo sticht es bös in den Atmungsorganen. Hoffentlich haben wir den üblen Stinker bald. Und dann taucht aus dem Nebel ein leicht rußender Auspuff auf, der zu einem 3 = 6 gehört. Sobald wir uns vorbeigeschoben haben, holen wir erst einmal tief Luft und überlegen noch am Franz-Josef-Haus, was der Kerl wohl getankt hatte.

Etwas später windete ich irgendwo auf der Autobahn wohlbekannte Hexenküchendüfte, und heute schaltet mein Windfang schon auf Kilometer gegen den Wind, wenn ich auf so einen Stinker ohne sechs Ventile auflaufe.

Weshalb ich das erzähle? Weil es bei meinen Freunden und mir außer Zweifel steht, daß diese so impertinent stechende Gasfahne giftig ist. Es ist mir unerklärlich, wie man einen solchen Treibstoffzusatz — denn darum handelt es sich ja zweifelsohne — feilhalten kann und auch nur schwer verständlich, wie man dieses Zeugs Tag für Tag fahren kann, ohne es selbst einmal in der Garage oder so in die Nase zu bekommen, was ein sonst sympathisches Auto unsympathisch macht.

Lutz Pool in Bad Honnef

*

Die DKW-Wagen geben einen unerträglichen Geruch aus ihrem Auspuff, was m. E. das zulässige Maß überschreitet. Nach § 1 der Straßenverkehrsordnung darf niemand andere Verkehrsteilnehmer mehr belästigen, als unbedingt notwendig ist. Nach neuen Erkenntnissen der Medizin führt man die zunehmenden Krebserkrankungen zum Teil auf die durch die Auspuffgase steigende Verunreinigung der Atemluft zurück. Der Auspuff der DKW-Wagen ist derart stark, daß man ihn mit der Nase unter 10 Autos herausfinden kann. So gut der Wagen sein mag, besteht doch m. E. kein Grund, ausgerechnet solche Motoren zu bauen, da andere Wagen die gleiche Leistung aufweisen, ohne die Belästigung der anderen Verkehrsteilnehmer hervorzurufen.

Sie haben einmal in einem Test bemerkt, daß der Wagen ganz ausgezeichnet sei und der Geruch von den Insassen nicht bemerkt würde; also auch Ihnen ist dieser widrige Geruch aufgefallen.

Direktor Dr. Gg. Geißelbrecht in Frankfurt am Main

Eine umfassende Erklärung des „Hexenküchengeruchs" können selbst die Techniker der Auto Union nicht geben. Sie hätten jedoch einwandfrei festgestellt, daß der Kraftstoffzusatz Desolit keinen Einfluß auf den Geruch oder die Lästigkeit der Auspuffgase habe. Da die Auto Union jedoch bestrebt sei, nicht nur ihren DKW-Kunden, sondern auch allen anderen Fahrern das Leben so angenehm wie möglich zu machen, hat sie schon vor längerer Zeit Untersuchungen eingeleitet, um sowohl die Ursachen als auch die Möglichkeiten zur Beseitigung der gewissen Lästigkeit der Auspuffgase zu erforschen. Ein abschließendes Ergebnis liege jedoch bisher noch nicht vor.

Wa. O. meint: Zweitakter mit zum Kraftstoff beigemischtem Öl stinken. Das kann nicht anders sein, weil normale Vergaser (Einspritzer sind bereits salonfähig) auf Luftmangel eingestellt sind, mithin für das Öl gar keine Möglichkeit zum Verbrennen besteht. Verdampftes oder vercracktes Öl stinkt nun einmal. Früher setzte man dem Kraftstoff nicht nur 4, sondern 10 und mehr Prozent Schmieröl zu. Das stank noch mehr. Aber dieser Gestank, der angesammelt zu Qualm wird, ist für die Gesundheit unschädlich, soweit man von den wirklich giftigen Kohlenoxyden absieht, die sowohl bei den Zwei- wie bei den Viertaktern aus dem Auspuff kommen.

Redaktion AUTO, MOTOR und SPORT

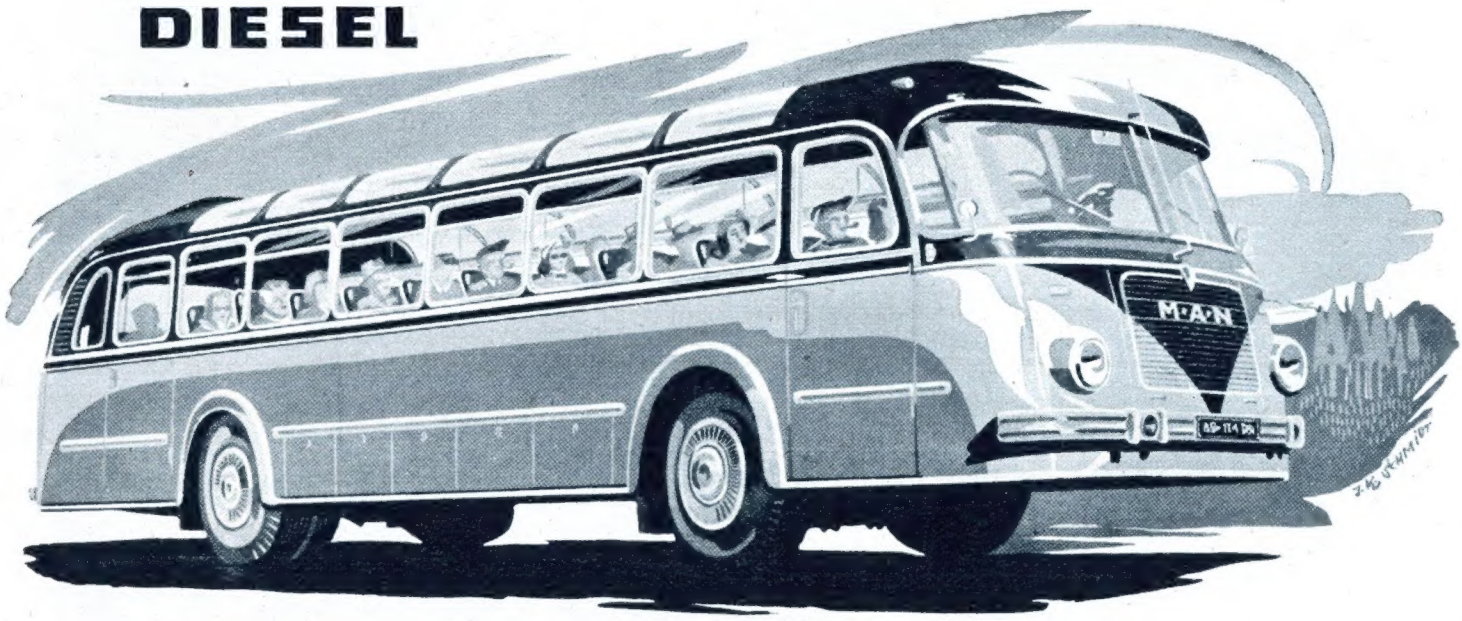
Küllchen beim Lloyd 300

Der Küllchen-Artikel in Heft 17/1954 ist Goldes wert. Nachdem ich mit meinem Lloyd LP 300 (Baujahr 1951) 3 Monate lang Ärger hatte und Stück um Stück erneuerte (Kerzen, Regler, Düsen, Drosselklappe, zuletzt den ganzen Motor) und auch die Spezialwerkstätte keine Abhilfe verschaffte, brachte der genannte Artikel des Rätsels Lösung: Es war auch bei mir das Küllchen!

Ich hatte den Wagen aus zweiter Hand (Kilometerstand 21 600) in gut gepflegtem Zustand gekauft, fuhr Reiseabschnitte von 50 km/st bei einem Verbrauch von 4,8 Liter/100 km und war restlos zufrieden.

Im Herbst vergangenen Jahres (bei Kilometerstand etwa 38 000) machten sich die ersten Mucken bemerkbar. Der Leerlauf wurde schlechter, blieb schließlich ganz weg, d. h. der Motor sprang in kaltem Zustand sofort an; sobald ich einige hundert Meter gefahren war, hatte er keinen Leerlauf mehr. Wollte ich beim Herunterschalten Zwischengas geben, so starb der Motor ab, sobald ich den Gang raus hatte. Das Schlimmste war, daß er dann im warmen Zustand nur schwer ansprang. Verstellen an der Luftschraube des Vergasers half nichts. Es war zunächst Wasser an den Düsen. Der Vergaser wurde gesäubert, im Backrohr über Nacht getrocknet. Freudige Erwartung einer nun klaglosen Fahrt. Nach ein paar Kilometern war es dasselbe Lied. Beim Gasgeben nahm der Motor erst bei etwa ⅛ hineingetretenem Pedal Gas an, dann aber hart, ohne Übergang. Vergaser wieder auseinander, wieder Wasser, das war kein Wunder, denn der

M·A·N DIESEL



M·A·N - HECK-DIESEL-BUS

MIT NEUEM GERÄUSCHARMEN MOTOR

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG A.G. WERK NÜRNBERG

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR SPORT

vergangene Sommer und Herbst war sehr regenreich und ich habe viel schlaglochund pfützenreiche Landstraßen zu fahren, und der Vergaser liegt beim Lloyd sehr ungünstig dem Spritzwasser von den Rädern ausgesetzt. Daß ich die Schlitze der Kühlerattrappe längst abgedeckt hatte, ist klar. Ich wechselte die Tankstelle, baute endlich den Tank aus und trocknete nochmals alles am und im Küchenherd. Als nach Zusammenbau und einigen Kilometern Fahrt die alten Erscheinungen sich wieder zeigten, war ich fertig, und die Gedanken, die ich über Lloyd hatte, waren nicht die schönsten. Die nüchterne Überlegung, daß ich doch mit demselben Fahrzeug 1½ Jahre restlos zufrieden gefahren war, machte mir wieder Mut. Auspuff, Schlitze und Zylinderkopf wurden gesäubert, kleine Besserung für einige Kilometer, dann dasselbe. Ich begann systematisch zu suchen: Kerzen wurden gewechselt, von Bosch auf Beru, dann auf Champion. Nach 3000 Kilometern waren sie jeweils fertig, die Elektroden abgebrannt, dazu ständige Brückenbildung, um die Mittelelektrode hell und Schmelz, die ganze Kerze sonst schwarz von Kohleansatz.

Die Lloydwerkstätte, die mir bisher auch nicht hatte helfen können, riet zum Austauschmotor. Der wurde eingebaut, die Werkstätte probierte zwei Stunden lang an der Luftschraube. Schließlich wurde mir der Wagen übergeben mit dem Rat, ihn eben etwas „forscher" zu fahren, damit er im Leerlauf nicht abstirbt. Meine Gedanken über Lloyd wurden noch finsterer. Ich ließ in die Lichtmaschine bei Bosch einen neuen Regler einbauen. Ich sah selbst an den Meßinstrumenten, daß die Lichtmaschine bei 2000 Umdrehungen 10 Ampère hergab. Der elektrische Teil des Motors war jetzt ganz einwandfrei, nun konnte es nur am Vergaser liegen, die Frage war nur: ist das Gemisch zu mager oder zu fett; das Kerzenbild war ja so irreführend. Falsche Luft schied aus, da der Motor nun auch im Winter am Morgen sofort ansprang. Trotzdem ließ ich die Achse der Drosselklappe ausbüchsen, da sie ein klein wenig Luft hatte, baute eine neue Drosselklappe ein. Der erhoffte Erfolg blieb aus.

Nun bedankte sich in Heft 1/1955 Ihrer Zeitschrift ein Lloydfahrer für den Küllchen-Tip. Ich las das diesbezügliche Heft nach. Zugleich schrieb ich an die Lloydwerke und stellte ihnen den hartnäckigen Mangel ausführlich dar.

Nach aufmerksamer Lektüre Ihres Küllchenheftes nahm ich meinen Vergaser noch einmal auseinander, und siehe da, das Küllchen war auch an meinem Schwimmer festzustellen. Ich habe das Küllchen weggeschliffen. Seither läuft mein Lloyd wieder zufriedenstellend, er nimmt beim leisesten Treten des Pedals Gas an, und zwar weich, hat Leerlauf, ob kalt oder warm, springt zu jeder Zeit an und ich brauche nicht vor jeder Straßenkreuzung Bange zu haben wie ein Fahrschüler. Nur über den Verbrauch kann ich keine Aussagen machen, da wir derzeit abnorme Bedingungen haben: Schneeverwehungen, weswegen ich ein grobes M+S-Profil fahre, was den Verbrauch merklich erhöht. Außerdem ist das Gelände sehr bergig, ich fahre viel abseitige Gemeindestraßen, und oft mit 3 Personen. Dabei beträgt der Verbrauch gegenwärtig 7,5 Liter; zur Zeit der größten Küllchenkalamität betrug er (da lag noch kein Schnee und ich fuhr keine M+S-Reifen) bis 9,5 Liter.

Die Lloydwerke antworteten mir zunächst, daß sie die hiesige Werkstätte zwecks Stellungnahme und Bericht über die vorgenommenen Maßnahmen anschreiben. Inzwischen war das Küllchen behoben, ich berichtete an die Lloydwerke, daß ich den Mangel auf Grund eines Artikels in Ihrer Zeitschrift beheben konnte, worauf die Lloydwerke unter anderem schrieben, daß sie auf „das Küllchen tatsächlich nicht gekommen sind, obzwar hier natürlich bekannt ist, daß jede Änderung des Schwimmers eines Vergasers den Verbrennungsablauf des Motors beeinflußt". Also nur ein halbes Eingeständnis!

Pfarrer Eduard Babisch in Wilchenreuth, Post Neustadt/Waldnaab

Überführung neuer Wagen

Wie ist das eigentlich mit der Überführung fabrikneuer Wagen per Achse? Die „Selbstkosten", die dafür in norddeutschen Städten von den verschiedenen Verkaufsvertretungen angesetzt werden, erscheinen mir mitunter sehr großzügig kalkuliert. Und als ich am 20. 3. 1955 auf der Autobahn von Frankfurt Richtung Hannover fuhr, habe ich mir mal den Spaß gemacht, einen fabrikneuen Opel-Rekord mit roter Hamburger Nummer zu „jagen"! Er machte sorglos mit, d. h. er ließ seinen Wagen mehr als die Hälfte der Strecke bis Kassel munter auf Spitzengeschwindigkeit laufen. — Mir soll das egal sein, aber da dies nicht das erstemal war, daß ich solches beobachtete, frage ich etwas nachdenklich: Wie stellt sich eigentlich die Automobilindustrie zu diesen Fragen?

Alexander Stahlberg in Hannover

Das beamteneigene Fahrzeug

(siehe AUTO, MOTOR und SPORT Heft 6, Seite 39)

Dieses Thema war mir bekannt. Jedoch noch lange nicht jedes Kfz., das ein Beamter im Dienste fährt, wird unter so günstigen Umständen finanziert.

Viele Beamte fahren im eigenen Interesse und im Interesse des Betriebes bzw. des öffentlichen Dienstes ein Kfz. und erhalten keinen Pfennig hierfür. Nicht einmal steuerlich können diese die Unkosten absetzen. Der Arbeitgeber, hier die Dienststelle, nimmt zwar die Vorteile der freiwilligen Motorisierung ihrer Beamten gern in Anspruch, aber zu irgendwelchen Betriebszuschüssen langt angeblich das Geld, aber meist der gute Wille nicht.

Ich bin z. B. als beschädigter Gemeinderevierförster auf einen Pkw. angewiesen (Motorrad und Fahrrad scheiden wegen Wirbelsäulenbeschädigung auf ärztliches Anraten aus). Die Hetze, die Termine, die enorm gesteigerte Arbeitsleistung im Forstbetriebe, haben leider das von Laien so sehr gepriesene „ruhige Leben und Spaziergänge des Försters" ins Gegenteil verwandelt, so daß es unmöglich wird, den Dienst wie früher zu Fuß abzuwickeln, was wir aber am liebsten noch möchten. Eine sehr fortschreitende Betriebstechnik erfordert eben notgezwungen die Motorisierung auch der Außendienst tuenden Forstbeamten. Dabei wird aber gerade das Kfz. eines Forstbeamten beim notgedrungenen Fahren auf schlechten Wald- und Feldwegen, über Stock und Stein, über Äste und Reisig, durch Schlamm und Schneematch mehr als ein Kfz. anderer Berufe beansprucht und dem vorzeitigen Verschleiß unterworfen. Unsere Arbeitsstelle ist nun mal der Wald. Um überall hinzukommen, müßte ich z. B. einen täglichen Fußmarsch von 25 km erfüllen. Ich wäre wirklich neugierig, ob z. B. bei der Regelung der Kilometersätze für Arbeitnehmer die Finanzverwaltung auch die Belange dieser Forstbeamten anerkennen wird. Es gibt aber auch noch andere Beamtensparten, die unter ähnlichen Verhältnissen ein Kfz. aus reinen privaten Mitteln, also aus Idealismus halten.

Heinrich Ettelt, Revierförster in Zorn (über Bad Schwalbach)

IV 55/7

Im Großstadtverkehr und bei Überlandfahrten, überall, wo es auf Sicherheit ankommt, schwört man auf „FULDA-Reifen".

Fulda

GUMMIWERKE FULDA K. G. a. A. · FULDA

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf

Was man spart, ist doppelt verdient

BV ARAL

Ob man ein Schmuckstück, ein Auto oder... Kraftstoff kauft: kluge Käufer lassen sich von Fachleuten beraten! Sie vertrauen auf deren Sachkenntnis und Gewissenhaftigkeit. Technik und Wissenschaft sagen:

ist sparsam durch seine Ergiebigkeit

Dabei ist „Ergiebigkeit" nicht nur das Geheimnis des höheren Kaloriengehaltes, sondern sie ist die Summe der wertvollen ARAL-Eigenschaften:

Mehr Kilometer im Liter
+ Startfreudigkeit, auch bei Kälte
+ sekundenschnelles Überholen im Verkehr
+ natürliche Klopffestigkeit
+ motorschonende Verbrennung
+ keine schädlichen Rückstände im Motor
+ keine Bleischlacke im Verbrennungsraum
+ langes Leben der Maschine

= ARAL im Tank bringt weiter

Für nüchterne Rechner oder sportliche Fahrer, für Auto oder Motorrad, für Viertakt oder Zweitakt

BV-ARAL BLEIFREI

ARAL bleifrei

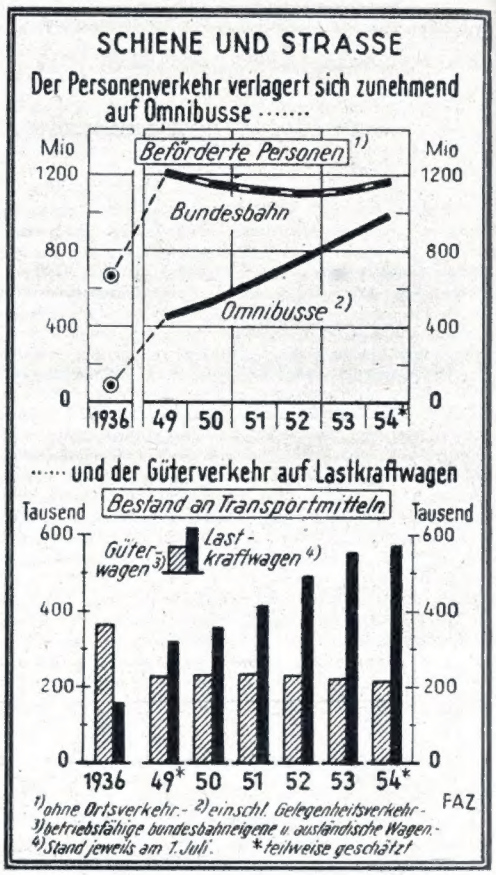
DAS OPTIMUM AN LEISTUNG, WIRTSCHAFTLICHKEIT UND NATÜRLICHER KLOPFFESTIGKEIT

Landespolizei in Eßlingen

Die von Herrn Wolf, Denkendorf, in Heft 4 aufgestellte Behauptung, die Landespolizei befahre die Ortsdurchfahrt Zell, für die Überholverbot angeordnet ist, absichtlich mit so geringer Geschwindigkeit, daß andere Verkehrsteilnehmer entweder „mitschleichen" müßten oder sich veranlaßt sähen, verbotswidrig zu überholen, entspricht nach den getroffenen Feststellungen nicht den Tatsachen. Bei dem zugrundeliegenden Vorfall mit dem Vater des Einsenders befuhr der Funkstreifenwagen der Landespolizei laut Tachographenblatt die fragliche Strecke mit einer Geschwindigkeit von 45 km/st, die nach den örtlichen Verhältnissen durchaus angemessen war. Eine Wertung der Leistung nach der Zahl der vorgelegten Anzeigen und Verwarnungen wird durch die Landespolizei abgelehnt. Die Beamten haben somit keine Veranlassung, im Widerspruch zu ihrer Aufgabe, für eine Beachtung der Verkehrsvorschriften zu sorgen, solche zu provozieren.

Landespolizeidirektion Nordwürttemberg

Buba-Krankheits-Schaubild



Die FAZ bringt das anliegende Schaubildchen, das ich Ihnen einsende, weil ich damit ein paar Fragen verbinden will. Fairneßhalber muß ich zuerst darauf hinweisen, daß aus dem Schaubild nicht ersichtlich ist, ob die 1936 betreffenden Angaben auf Westdeutschland umgerechnet wurden oder das ganze Reichsgebiet betreffen. Wenn letzteres der Fall sein sollte, dann wären meine Fragen wohl noch berechtigter.

Frage 1. Wieso steigt das Buba-Defizit von Jahr zu Jahr, ohne daß der Personen- und Güterumsatz sinkt?

Frage 2. Wieso gibt es überhaupt ein Defizit, wenn der Umsatz gegenüber 1936 auf das Doppelte gestiegen ist?

Frage 3. Mit welchem moralischen Recht erhebt die Buba Anspruch auf den Umsatz des Kfz.-Verkehrs, wenn dieser nicht einmal ihren Umsatz verringert?

Frage 4. Was hätten der Aufsichtsrat und die Aktionäre gesagt, wenn die Buba eine Aktiengesellschaft wäre?

Darf man solche Fragen stellen? Oder sind wir über dieses Stadium schon hinaus? Wenn man dazu noch bedenkt, daß die Kraftfahrt — doch wohl durchaus im Gegensatz zu der Buba — dem Fiskus an direkten und indirekten Steuern wieviel Millionen jährlich einbringt und dennoch konkurrenzfähig bleibt, so muß man die negative Leistung der Buba als ganz besonders gekonnt noch ehrfurchtsvoller bewundern. Warum darf sie das eigentlich? Otto A. Hansen in Frankfurt a. M.

50 km im II. Gang?

Auf der Bundesstraße 279 über die Rhön in Richtung Fulda fielen mir hinter Bad Neustadt (Saale) Verkehrsschilder mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/st auf, die in kurzen Abständen auch auf der freien Strecke stehen. An einem der Schilder stand der Zusatz „ab 1½ Tonnen Gesamtgewicht des Fahrzeugs", so daß die Straße also sogar von einem vollbesetzten „Kapitän" nur mit 30 km/st befahren werden darf. Das sind immerhin 25 km Fahrtstrecke auf einer Bundesstraße, die bedeuten, daß man praktisch nur im II. Gang fahren kann, gleichzusetzen mit doppeltem Kraftstoffverbrauch und erhöhtem Motorenverschleiß.

Auf dem Rückweg fand ich auf der Rhönhöhe sogar ein 30 km-Schild mit Zusatz „für Fahrzeuge aller Art". In Bischofsheim traf ich auf ein Fahrzeug der Verkehrsstreife. Einer der Beamten, den ich ansprach, erklärte mir ausführlich, daß von den „oberen" Dienststellen strengste Anweisung bestünde, alle Fahrzeuge auf Einhaltung der 30 km zu kontrollieren und bei Überschreitung sofort Anzeige zu erstatten. Die Strecke Rhön—Neustadt ist 25 km lang! Ich fragte den Beamten, wie er sich solche Fahrerei mit einem modernen Pkw. vorstelle. Er wisse das wohl, mußte ich mir sagen lassen, doch sei die Anweisung „von oben" da und auch Hinweise von seiten der Polizei auf die Unsinnigkeit der Anordnung hätten nichts genützt, sondern im Gegenteil einen Rüffel eingebracht.

Weil ich zufällig Zeit hatte, fuhr ich hinter dem Streifenwagen her, der genau mit 30 km Richtung Neustadt zockelte. Keines der entgegenkommenden Fahrzeuge fuhr 30, sondern jeder sein normales Tempo. Von hinten kam ein Rekord auf, zockelte eine Weile mit, bis er schließlich mich ebenso wie die Polizei für verrückt hielt und überholte. Prompt wurde der Wagen von der Polizei gestellt. Eine Dame saß am Steuer. Weil mich dieses Theater allmählich in Zorn gebracht hatte, bat ich die Dame, sie möchte doch auch von sich aus eine Beschwerde einreichen, gab ihr meine Karte und erklärte, daß ich selbst auch verschiedene Stellen auf diese Zustände aufmerksam machen würde. Da versicherte mir der Beamte, wie ungern sie hier ihre Pflicht täten und daß es ihnen selbst peinlich sei usw. Ein Plus für die Polizei: Sie schämte sich selbst für ihre übergeordneten Dienststellen!

Julius Heinz in Kemnath (Opf.)

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR SPORT

Ostzone

Im Mitteilungsblatt des ADAC Gau Nordbaden vom Februar 1955 (Nr. 2) wird auf Seite 6 unter der Überschrift „Geschwindigkeitsbegrenzungen im Interzonenverkehr" u. a. auch gesagt: „Weiter ist bei Fahrten durch die Ostzone darauf zu achten, daß das Überholen russischer Militärfahrzeuge verboten ist und mit Führerscheinentzug geahndet wird."

Diese Behauptung ist m. E. ganz unzutreffend. Da der von mir geleitete Verlag Chemie in Berlin eine Filiale unterhält, fahre ich sehr oft durch die Ostzone. Russische Militärwagen oder „Geleitzüge" haben zumeist genau so wie bei uns die amerikanischen Geleitzüge eine Geschwindigkeit von 40 km/st. Ich bin stets an solchen Transporten in normaler Geschwindigkeit (also auf der Autobahn 90 km/st) vorbeigefahren, und es ist mir niemals daraus irgendein Nachteil entstanden. Man sollte, nachdem ohnehin über die Ostzonenverhältnisse sehr viel Übertriebenes berichtet wird, nach meiner Meinung in einer Fachzeitschrift nichts veröffentlichen, was tatsächlich nicht zutrifft, sondern nur geeignet ist, von Fahrten in die Ostzone abzuschrecken.

Eduard G. Kreuzhage in Weinheim/Bergstraße

Frostaufbrüche auf der B 26

Seit Jahren reden Sie den Ämtern und maßgeblichen Herren (wenigstens sollten sie es sein) ins Gewissen: Verwendet endlich die vom Kraftverkehr aufgebrachten Mittel richtig, nämlich zweckgebunden für den Autobahn- und Bundesstraßenbau.

Ich gebe zu, die Straßen werden durch schwere Lastwagen besonders strapaziert, aber das ist in anderen Ländern auch nicht anders. Die Frostaufbrüche in Deutschland sind jedoch in erster Linie die Folge eines alten, veralteten Straßenbausystems mit zu schwachem Unterbau und fehlender Randeinfassung!

Anbei einige Bilder von der Bundesstraße 26. Trotz dieser gefährlichen Frostaufbrüche (keine Panzerschäden!) war die Straße Samstag, 26. 3. 55, abends weder gesperrt noch die Aufbrüche durch Leuchtzeichen oder sonstige Hinweise gekennzeichnet. Die Straßenbauverwaltung hatte Feierabend! Erst Sonntag, 27. 3. 55, früh wurde die Straße durch die Landespolizei gesperrt.

Bei dieser Gelegenheit verweise ich auf die besonderen Beschädigungen der Autobahn-Mittelstreifen zwischen Köln und Frankfurt. Tiefe Furchen ziehen durch die Grasnarbe. Diese Beschädigungen rühren in erster Linie von Lastzügen her, welche von der Fahrbahn abgekommen sind. Es scheint hier geboten, den Lastzugfahrern mehr auf die Finger und auf ihr Tempo zu sehen. Mit 20 bis 30 Tonnen Last und 80 km rasen diese Ungeheuer drauf los. Andererseits blockieren gerade diese Lastzug-Rennfahrer auf allen Steigungen der Autobahnen den Verkehr. Der Pkw-Fahrer aber wird bestraft, wenn er einen mit 5—10 km-Tempo fahrenden Lkw an einer Überhol-Verbotsstelle — auch bei freier Fahrbahn (kein Gegenverkehr) — überholt.

F. W. Dölger in Bad Kissingen

Verkehrssicherheit

Bei den unendlich vielen Vorschlägen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit hat man meistens das Gefühl, daß nach einer Patentlösung gesucht wird, die es nicht geben kann. Man sollte m. E. vielen Kleinigkeiten mehr Aufmerksamkeit schenken, die, zusammengenommen, zu einer wesentlichen Verbesserung der Misere führen würden.

Der Sturzhelm für Motorradfahrer setzt sich langsam durch. Sie haben hierüber oft genug geschrieben und damit der Sache gedient.

Spritzlappen an den hinteren Kotflügeln aller schnellfahrenden Fahrzeuge sollten obligatorisch werden. Das Überholen bei nasser Straße würde dadurch wesentlich ungefährlicher. Die Kosten sind unbedeutend.

Die Scheinwerfer von Omnibussen und Lastwagen sollten so niedrig wie bei Pkws angebracht werden. Hierdurch würden die niedrig sitzenden Fahrer kleinerer Fahrzeuge weniger geblendet werden. Ich sehe keinen Grund dafür, daß die Scheinwerfer von Lastwagen höher sitzen müssen und größer sein sollen als bei den schnelleren Personenwagen.

Die Auspuffgase schwerer Lastwagen sollten nach oben abgeführt werden. Das gefährliche Einnebeln der Fahrbahn — insbesondere am Berg — würde hierdurch weitgehend vermieden.

Die vorstehend angeführten Vorschläge erheben keinen Anspruch auf Neuheit, sie sind teilweise in anderen Ländern bereits mit Erfolg durchgeführt. Es kommt mir lediglich darauf an, Sie anzuregen, einfach und billig durchzuführende Verbesserungen zu propagieren.

Otto Schaller, Kässbohrer-Generalvertreter in Bremen

Und außerdem ist's an der Zeit . . .

. . . Zündkerzen zu wechseln, gnädige Frau".

„Muß denn das sein? Er läuft doch noch ganz gut".

„Ja, aber wie lange hält's? Sehen Sie, Zündkerzen nützen sich ab – sie verbrauchen sich wie die Reifen oder das Schmieröl. Nach 15 000 km sind durch viele Millionen Zündfunken die Elektroden ganz natürlich abgebrannt. Das stört! Die Leistung des Motors sinkt und der Benzinverbrauch steigt. Das alles frißt viel Geld, viel mehr als Sie für neue Kerzen zahlen".

„Schön, geben Sie neue Kerzen, aber . . ."

„Aber?"

„Aber BOSCH, bitte!"

„Mein Kompliment; Sie wissen, worauf es ankommt!"

„BOSCH, bitte!"

– das ist am wichtigsten bei jedem Kerzenwechsel.

„BOSCH, bitte!" –
in dieser Forderung liegt Ihre Sicherheit.

Gehen Sie sicher, wenn's um Elektrisches am Auto geht, vor allem aber beim nächsten * Kerzenwechsel und sagen Sie mit allem Nachdruck (Sie haben allen Grund dazu) die Zauberformel **„BOSCH, bitte!"**

* Wann es hierfür Zeit ist? Ein Blick auf den BOSCH-Kerzenzettel unter der Motorhaube sagt's Ihnen.

KE 1155

Bahnbrechend ist die Konstruktion der neuen Schlauchlosen
METZELER REIFEN für
LKW · OMNIBUS · PKW
EINFACHE MONTAGE
ABSOLUTES DICHTHALTEVERMÖGEN
NIEDRIGE REIFENTEMPERATUR
GERINGER ABRIEB
HÖHERE KILOMETERLEISTUNGEN
ERHÖHTE WIRTSCHAFTLICHKEIT
METZELER MÜNCHEN
NOCH MEHR km FÜR IHR GELD

Herausgeber: Paul Pietsch . Ernst Dietrich-Troeltsch . A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles . Stewart Fresh, Detroit . USA (Sport): Ernest A. Weil. Dayton . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40/49, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stgt.

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

das AUTO MOTOR UND SPORT

16. APRIL 1955
32. JAHRGANG

8

Lückenfüller

Die BMW-Isetta, über deren endgültige Ausführung wir auf Seite 11 berichten, füllt eine Lücke im Angebot der deutschen Kraftfahrzeugindustrie. Dank ihrer besonderen Eigenart – kurze Baulänge und Vordereinstieg – vermag sie aber auch ganz enge Parklücken derart günstig auszunutzen wie kein anderes Rollermobil oder Auto. Man kann die Isetta sogar in der Weise parken, daß sie sich unmittelbar vom Bürgersteig aus „betreten" läßt. Foto: v. Wichert.

LESEN SIE ZUERST:

Ist das nötig?

Ist es wiederum jener geradezu beklemmende Zug des deutschen Volkscharakters, daß der Zeit der Erniedrigung die Zeit nationaler Überheblichkeit folgen muß? Heute fahren wir noch mit Nummernschildern herum, auf denen die einzelnen Besatzungszonen aufgeprägt sind, morgen schwenken wir schon wieder unsere Nationalfarbe. (Wir protestieren! Seite 9)

Wenn wir absehen

von den genannten Wünschen und Verbesserungsvorschlägen, dann müssen wir den Tempo-Wiking gerechterweise als einen beachtlich leistungsfähigen, wirtschaftlichen, lebendigen und billigen Kleinlieferwagen betrachten. (Unser Test: Tempo-Wiking, Seite 13)

Diese Konsequenz

war bei Daimler-Benz eigentlich längst fällig. Man verfocht in Untertürkheim die Schraubenfeder als bestes Federelement und baute in Mannheim – bis jetzt – Omnibusse mit Blattfedern. Man verfocht die Rahmen-Boden-Anlage beim Personenwagen und blieb im Omnibusbau beim Normalrahmen. (Konsequenter Omnibusbau – demonstriert durch Mercedes-Benz O 321 H, Seite 19)

Aber lesen Sie auch:

Briefe an die Redaktion	S. 2
Warum Kohle auf der Straße?	S. 8
Ganz kurz	S. 8
Das deutsche Straßendrama	S. 10
BMW-Isetta für 2550 Mark!	S. 11
Raffinierter Omnibus	S. 16
Deutsche Nutzfahrzeuge in Genf	S. 18
Sie wollen nach Frankreich?	S. 22
Lancia siegt in Turin	S. 24
Ein Traumwagen von Borgward	S. 25
Arzani-Grand Prix	S. 26
Runde um Runde	S. 26
Post will nicht Konkurrent sein	S. 28
Giro Sicilia	S. 30
Aufgepicktes	S. 32
Auslandsreisen immer einfacher	S. 33
Musik im Omnibus	S. 34
Kässbohrer Setra S 6	S. 35
Kleintransporter als „dritte Kraft"	S. 36
Die letzte Seite	S. 44

Unser Titelbild

stammt von Georg von Stavenhagen.

Warum Kohle auf der Straße?

Die Bundesbahn hat kürzlich eine Verlautbarung herausgegeben, in der aufgezeigt wurde, daß heute arbeitstäglich über 1000 Kohlentransporte über die Straße rollen. In dem Artikel des Mitteilungsblattes der Bundesbahn wird dabei betont, daß diese Statistik das Maß einer wirtschaftlichen Fehlentwicklung deutlich sichtbar mache.

Es ist nun bekannt, daß der Lastwagentransport von Kohle gegenüber dem Transport auf der Schiene aus tariflichen Gründen eine gewisse Verteuerung der Kohle zur Folge hat. Hieraus muß sich zwangsläufig die Frage ergeben, warum überhaupt trotz dieser Verteuerung Kohle auf der Straße transportiert wird. Es ist kein Geheimnis, daß hierfür mehrere Gründe vorliegen. Die Bundesbahn leidet von Zeit zu Zeit an Waggonmangel, der insbesondere für die Versorgung der Wirtschaft mit Kohle bedenkliche Folgen haben kann. Bisher zeigte sich dies vor allem in Frostperioden, wie z. B. zu Anfang des Jahres 1954 und auch später im Herbst 1954 zur Zeit der Rübenkampagne. Hier mußte der Lastwagen aushelfen und sicherte damit die Kohlenversorgung der Wirtschaft. Dieser Rückgriff erfolgte erklärlicherweise aus Gründen der Tarifunterschiede nicht ohne finanzielle Opfer für den Verbraucher. Hierfür ein Beispiel: Ein Hamburger Unternehmen, für das die Bundesbahn infolge Waggonmangels die Kohlenversorgung nicht mehr sicherstellen konnte, war gezwungen, durch die notwendig gewordene Umstellung auf Lastwagentransport eine Verteuerung der Kohle um die Höhe der Landabsatzgebühren von 2.50 DM je Tonne und darüber hinaus durch den Wegfall des bisherigen Ausnahmetarifs für den Lastwagen und Anwendung des Regelklassentarifs mit 7.— DM je Tonne, also insgesamt um 9.50 DM je Tonne hinzunehmen.

Dieses aus vielen Fällen herausgegriffene Beispiel zeigt deutlich, wie wichtig es in solcher Lage ist, im Lastwagen eine Transportmittel-Reserve zu besitzen, die zu jeder Zeit einspringen kann. Die Verteuerung der Kohle durch den Straßen- gegenüber dem Schienentransport kann sich vielfach dadurch verringern, daß beim Bahnversand Mehrkosten durch An- und Abfuhr, Umladung und Bruch entstehen, die die Differenz in den Tarifen in vielen Fällen überbrücken. Es ist daher nur zu erklärlich, daß die Wirtschaft in Zeiten des Waggonmangels offensichtlich bestrebt ist, dem Kohlentransport auf der Straße eine entsprechende Bedeutung zuzumessen.

Nun wird niemand behaupten wollen, daß eine steigende Verlagerung der Kohlentransporte von der Schiene auf die Straße eine begrüßenswerte Entwicklung ist. Sie liegt auch nicht im Interesse einer sinnvollen Aufgabenteilung der Verkehrsträger, deren Leistungseigenschaften technisch und auch kostenmäßig sehr unterschiedlich sind. Aber selbst wenn man den Gedanken einer Tarifdifferenzierung zwischen Schiene und Straße zugunsten der Schiene vertreten sollte, so können die verkehrspolitischen Auswirkungen einer solchen Maßnahme doch nur zweifelhaft sein, solange die Bundesbahn nicht imstande ist, eine befriedigende Lösung in der Haus-Haus-Lieferung und vor allem auch in den Verlade- und Umladeeinrichtungen zu schaffen. Erst wenn derartige Einrichtungen geschaffen sind, könnte mit einer Rückverlagerung von Verkehr auf die Schiene gerechnet werden, allerdings unter der Voraussetzung einer für den Kraftverkehr tragbaren Tarifdifferenzierung.

Jedenfalls sollte der immer wieder auftretende Waggonmangel, der voraussichtlich bei Frostperioden und anderen Notzeiten noch Jahre anhalten wird, zu der Einsicht führen, daß man im Lastwagen über eine Transportreserve verfügt, auf die die Wirtschaft nicht verzichten kann und darf. *Forum*

Ganz kurz

MdL-Führerschein tabu

Landtagsabgeordneter Dr. Martin Schweiger, Bayernpartei, darf seinen Führerschein behalten, obwohl er vom Landgericht München nach einem Verkehrsunfall zu 500 DM Geldstrafe und Entzug des Führerscheins auf die Dauer von 6 Monaten verurteilt worden war. Dr. Schweiger hatte die Vorfahrtsregeln mißachtet. Der bayerische Landtag stellte sich schützend vor Dr. Schweiger. Begründung: „Der Entzug des Führerscheins stellt bei einem Abgeordneten eine erhebliche Behinderung seiner Tätigkeit als Volksvertreter dar." Der Standpunkt des bayerischen Landtags mag juristisch vertretbar sein, psychologisch ist er jedenfalls in hohem Maße instinktlos.

Seiner Polizei

will NRW-Innenminister Dr. Franz Meyer einen mehr „jagdlichen" Charakter geben. Zu Beginn der guten Jahreszeit soll die Jagd auf Verkehrssünder intensiviert und nach monatlich wechselnden Einsatzplänen systematisch durchgeführt werden. „Das jagdbare Wild", schreibt die „Deutsche Zeitung" dazu, „wird mit im Streifenwagen festmontierter Kamera und Blitzlicht in flagranti – etwa beim Überfahren weißer Trennungslinien – geschnappt".

Entsetzt

bemerkten Passanten in Ahrensburg, daß ein fahrplanmäßiger Personenzug auf der Strecke Hamburg–Lübeck gegen 11.15 Uhr den Bahnübergang in der Schillerallee bei nicht geschlossener Schranke durchfuhr. Als sie nachsahen, fanden sie im danebenliegenden Bahnwärterhäuschen den 25jährigen Schrankenwärter fest schlafend. Er wurde sofort vom Dienst suspendiert.

Adenauers Fahrer verurteilt

Wegen fahrlässiger Körperverletzung verurteilte das Schöffengericht Wiesbaden Dr. Adenauers Fahrer, den Kriminalassistenten Klockner, zu 300 DM Geldstrafe. Er war am 17. November vorigen Jahres mit dem Dienstwagen des Bundeskanzlers in Wiesbaden gegen einen Omnibus gefahren. Klockner war unterwegs zum Auftanken, während Dr. Adenauer auf einer Kundgebung sprach. Ein als Lotse mitfahrender Polizist wurde bei dem Zusammenstoß verletzt. In der Urteilsbegründung vertrat das Gericht die Auffassung, Klockner sei aus falschem Pflichtbewußtsein mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren.

Radfahrer löste Unfallserie aus

Die „Westfälische Zeitung" berichtet von einer tragischen Unfallserie, die sich auf der B 68 bei Senne ereignete. Ein bisher unbekannter (!) Radfahrer überquerte plötzlich die Straße und schnitt dabei die Fahrbahn eines Motorradfahrers. Dieser geriet beim Bremsen auf der vereisten Fahrbahn ins Schleudern und stürzte, wobei er tödliche Verletzungen erlitt. Um den Gestürzten nicht zu überfahren, versuchte ein entgegenkommender Lastzug nach rechts auszuweichen, kam dadurch ebenfalls ins Schleudern und knickte einen Baum um, der im Fallen die Fernsprechleitungen zerstörte. Außerdem wurde das Motorrad selbst von dem Lastzug erfaßt und völlig demoliert. Auch der Lastwagen und sein Anhänger wurden erheblich beschädigt. – Wie oft mögen „bisher unbekannte Radfahrer" Unfälle verschulden, ohne daß dies so wie hier eindeutig feststeht.

Leitlinien

Einige wichtige Ausfallstraßen in der Nähe New Yorks sind seit einiger Zeit nicht nur in der Mitte, sondern auch auf der rechten Fahrbahnseite mit weißen Leitlinien versehen. Man hat damit gute Erfahrungen gemacht, weil dadurch die Fahrsicherheit bei Nacht, insbesondere bei Blendung durch entgegenkommende Fahrzeuge, spürbar verbessert werden konnte. Die Unfälle auf diesen Straßen seien auffallend zurückgegangen.

Erdstrahlen

Es gibt keine Erdstrahlungen, die Verkehrsunfälle verursachen. Zu diesem Ergebnis kommt eine Arbeitsgemeinschaft deutscher Wissenschaftler in der Untersuchung „Wünschelrute, Erdstrahlen und Wissenschaft" (Ferdinand Ebke-Verlag, Stuttgart).

Eine „Kleine Führerscheinfibel"

für angehende Motorrad- und Motorrollerfahrer, also für Führerschein 1, die sehr nett und ansprechend gestaltet ist, hat der VFM herausgegeben. Sie ist bei jedem Motorradhändler gegen eine Schutzgebühr von DM –.20 erhältlich. – Bereits vor einigen Wochen ließ der VFM eine ebenso nützliche wie unserer Meinung nach geschickte Broschüre drucken, die „Verkehrsfibel für Rad- und Mopedfahrer", die jedem Käufer eines solchen Fahrzeugs in die Hand gedrückt werden soll.

Entzogen

kann der Führerschein aller Klassen auch dann werden, wenn sein Inhaber auf einem führerscheinfreien Moped in betrunkenem Zustand gefahren ist, entschied das Bayerische Oberste Landesgericht.

Werkspionage

betrieben drei Angestellte der General Motors. Sie beschafften sich Fotokopien der Konstruktionsunterlagen für die 1956er Modelle und versuchten, diese an Konkurrenzunternehmen zu verkaufen. Ford und Chrysler lehnten den Kauf ab und benachrichtigten die GM-Verwaltung, die die Verhaftung der Angestellten erwirkte.

Käufliche Traumwagen

Zwei der kürzlich auf dem Motorama in New York gezeigten Traumwagen (siehe AUTO, MOTOR und SPORT Heft 4) fanden beim Publikum derartigen Anklang, daß sich General Motors entschloß, diese in kleiner Serie aufzulegen. Es handelt sich um den Cadillac „El Dorado Brougham", ein Super-Luxuswagen, der etwa 8500 Dollar und damit mehrere tausend Dollar mehr kosten soll wie die bisher teuersten Wagen in Amerika. GM will aber nicht mehr als 1000 Stück pro Jahr davon herstellen. Das zweite Modell ist der Traum-Lastwagen GMC „L'Universelle".

In Spanien

wurden 1954 produziert: 6090 Personen- und Kombiwagen, 600 Lastwagen und 37 490 Motorräder.

Am 12. oder 13. August

wird voraussichtlich der millionste Volkswagen vom Band laufen. Ähnlich wie beim 500 000. im Juli 1953 wird dies in Wolfsburg gebührend gefeiert werden. Schon jetzt suchen Beauftragte des Volkswagenwerks im weiten Umkreis um Wolfsburg geeignete Unterkunftsmöglichkeiten für die in- und ausländischen Gäste, die dem Jubiläum beiwohnen sollen.

Heinrich Hauser

Am 25. März verstarb unerwartet Heinrich Hauser, 53 Jahre alt, ein hervorragender Schriftsteller, dessen Interesse vornehmlich dem industriellen Schaffen galt. Außer durch prächtige Reisebücher sowie sein Wohnwagenbuch aus dem Jahre 1936 wurde Hauser durch eindrucksvolle Industrieschilderungen und insbesondere durch seine Buchreihe über die Opel-Werke bekannt.

Jubiläumszahlen

Ing. Friedrich Bergst, Chefkonstrukteur der Vidal & Sohn Tempo-Werk GmbH., 50. Geburtstag am 11. April.

Nächste Gebrauchtwagenmessen

22. 4.–25. 4. Essen
6. 5.–9. 5. Dortmund
6. 5.–9. 5. Stuttgart (Killesberg)

Pierre Dreyfuß,

bisheriger Generaldirektor der lothringischen Kohlengruben, wurde von der französischen Regierung zum Nachfolger des kürzlich tödlich verunglückten Renault-Generaldirektors Pierre Lefaucheux ernannt. Dreyfuß, 47 Jahre alt, gehörte schon bisher dem Verwaltungsrat der Régie Renault an.

DEKRA

Die in allen größeren Städten befindlichen Prüf- und Schätzungsstellen der DEKRA sind nunmehr allgemein als „sonstige Prüfstellen" amtlich anerkannt. Dies gilt insbesondere für die Prüfungen nach § 29 Ziff. 4 StVZO., die dort für DEKRA-Mitglieder kostenlos erfolgt.

Weltweite Ölpreis-Debatten

Die verschiedenen Untersuchungen der letzten Zeit über die Mineralölpreise in den Vereinigten Staaten und in Europa haben eine Flut von Erklärungen und Gegenerklärungen ausgelöst. Sogar das US-Außenministerium schaltete sich ein mit der Behauptung, der von der UN-Wirtschaftskommission veröffentlichte Bericht „Der Ölpreis in Westeuropa" sei fehlerhaft.

Die Kraftfahrzeugsteuer

wird im Rahmen des Finanzausgleichs ab 1. April endgültig durch den Bund übernommen.

Unser Test vom Taunus 15 M

war für dieses Heft vorgesehen. Aus Platzgründen kann er jedoch erst im nächsten Heft 9 erscheinen.

Wir protestieren!

In der Fragestunde des Bundestages hat Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm vor wenigen Tagen auf die Frage eines Bundestagsabgeordneten erklärt, daß die neuen Kennzeichenschilder für Kraftfahrzeuge noch im Laufe dieses Jahres zur Ausgabe gelangen werden und die bisherigen Kennzeichenschilder der bereits zugelassenen Fahrzeuge innerhalb eines Jahres umgetauscht werden müssen. Über die Art der neuen Kennzeichen schwieg er.

Das Gerede um die neuen Kennzeichenschilder geht nun schon seit Jahren. Tatsächlich vor Jahren hat der Technische Ausschuß des Verbandes der Automobil-Industrie dem Bundesverkehrsminister Vorschläge für eine sinnvolle Neuordnung der Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen gemacht, ausreichend für die kommenden Dezennien und basierend auf der Tatsache, daß das derzeitige Kennzeichnungs-System bei der ständig wachsenden Motorisierung eines Tages vielleicht nicht mehr ausreicht. Seit Jahren geschieht nichts, und die Auffassung, daß sich da gewisse Beamte des Bundesverkehrsministeriums an dieser Aufgabe „festhalten", ist allgemein.

Vor etwa einem Jahr erfuhr nun die Öffentlichkeit, daß angeblich auf eine Anregung des Herrn Bundeskanzlers hin die rückwärtigen Kennzeichenschilder — ähnlich wie in der Schweiz — mit den Bundesfarben „geschmückt" werden sollen; nachdem die ersten Protestrufe verklungen waren, bewahrte das Bundesverkehrsministerium ein geheimnisvolles Schweigen. Sogar in den Kreisen, wo man es aus rein technischen Gründen wissen *muß*, welche Größe und Art die zukünftigen Kennzeichenschilder haben werden, bei der Automobil- und Motorrad-Industrie, weiß man bis zur Stunde nichts! Offenbar soll es also wieder einmal eine echt Seebohmsche Überraschung werden. Immerhin verdichten sich die Gerüchte, daß das Bundesverkehrsministerium der merkwürdigen Anregung des Herrn Bundeskanzlers Folge leisten wird.

Und hiergegen protestieren wir im Namen von vielen hunderttausend deutschen Kraftfahrern ganz energisch!

Wir tun dies nicht aus innerpolitischen Gründen und keinesfalls, um etwa einen neuen „Flaggenstreit" unseligen Angedenkens wieder hervorzurufen. Der Bundestag hat sich, als nach der Niederlage die deutsche Bundesrepublik konstituiert wurde, eindeutig für Schwarz-Rot-Gold ausgesprochen, und dabei soll es nun auch sein Bewenden haben. Wir würden genau so energisch und genau so überzeugt gegen die Anbringung einer schwarz-weiß-roten Leiste auf unseren Nummernschildern Einspruch erheben, wie wir es bei den derzeitigen Bundesfarben tun.

Wir halten es für eine Geschmacklosigkeit und sind gerne bereit, dies näher zu begründen.

Mit Ausnahme der Schweiz, der Zwergstaaten Liechtenstein, San Marino usw. sind es in allen Ländern der Welt ausschließlich Militärflugzeuge, die die Nationalfarben auf ihren Kennzeichenschildern tragen. Auch in den USA werden allenfalls die Wappen der einzelnen Staaten, niemals aber die Stars and Stripes von privaten Fahrzeugen auf den Kennzeichenschildern geführt. Nun haben weder die Schweiz noch San Marino oder Liechtenstein jemals ihre Militärflugzeuge in andere Länder geschickt; bei uns war das anders. Gerade augenblicklich erscheinen allenthalben Warnungen an deutsche Touristen, in diesen Wochen nach Holland zu fahren. Holland feiert jetzt die Wiederkehr seiner Befreiung, und es wäre möglich (wenn wir es auch nicht glauben möchten!), daß es im Zuge dieser Jubiläumsfreude zu Ausschreitungen gegen Deutsche kommen kann. Größte Zurückhaltung von seiten der Deutschen ist daher nicht nur angebracht, sondern sogar eine selbstverständliche Forderung politischen Taktes.

Deutsche Autotouristen sind ohne weiteres an ihrem D-Schild erkennbar. Genügt das nicht? Woher bezieht man eigentlich die Arroganz, nun auch noch die Kennzeichenschilder der Kraftfahrzeuge mit unserer Fahne verbrämen zu wollen? Wenn *wir* uns auch bemühen, die Vergangenheit zu vergessen, das Ausland vergißt sie nicht. Wie klug sagte dies erst kürzlich ein französischer Staatsmann, als er meinte: „Wir sind bereit, das Vergangene zu vergessen, wenn Deutschland bereit ist, es *nicht* zu vergessen!" Der Flaggenschmuck am Heck unseres Fahrzeuges ist kein gutes Symbol jener Verpflichtung, die die lebende deutsche Generation übernommen hat.

Wir protestieren auch noch aus dem Grunde, weil wir es für eine Herabsetzung der Bundesfarben halten, wenn sie in dieser Form dem Straßendreck ausgesetzt werden! Und sieht man denn im Bundesverkehrsministerium wirklich nicht, daß man mit diesen Kennzeichenschildern geradezu die Handhabe für einen neuen „Flaggenstreit" gibt? Oder was geschieht, wenn Kraftfahrer, die sich innerlich nicht zu den Farben Schwarz-Rot-Gold bekennen können, diesen Teil ihres Kennzeichenschildes in Zukunft absichtlich mit Dreck beschmieren?

Ist das nötig? Muß das sein? Ist es wiederum jener geradezu beklemmende Zug des deutschen Volkscharakters, daß der Zeit der Erniedrigung die Zeit nationaler Überheblichkeit folgen muß? Heute fahren wir noch mit Kennzeichen herum, auf denen die einzelnen Besatzungszonen eingeprägt sind, morgen schwenken wir schon wieder unser Nationalfarbe ...

Wir protestieren wirklich nicht um des Protestes willen, sondern aus der ernsten Besorgnis heraus, daß hier wieder einmal ein Elefant sich anschickt, einen Porzellanladen zu zertrümmern. Wir protestieren auch auf die Gefahr hin, daß es wirklich der Wunsch des Herrn Bundeskanzlers selbst war, die deutschen Nationalfarben auf den Kennzeichenschildern von Kraftfahrzeugen zu sehen, obwohl wir uns dagegen wehren, diese Begründung zu glauben.

Daß neue Kennzeichenschilder notwendig sind, läßt sich vielleicht nicht bestreiten. Der Aufwand an Blech, Farbe, Lack und die Aufbringung von vielen Millionen Mark, die die Kraftfahrer wieder einmal an Gebühren zu zahlen haben werden, ist eine Sache für sich und ist — möglicherweise — unumgänglich. Daß man aber diese Gelegenheit benutzt, um damit vor aller Welt deutschen Nationalstolz zu demonstrieren, dagegen muß etwas geschehen, ehe es zu spät ist!

Carl Otto Windecker

Das deutsche Straßendrama

Ein Leserbrief . . .

Schreien, schreien, ununterbrochen brüllen müßte man! Sie, ich und jeder, der sich augenblicklich auf deutschen Landstraßen fortbewegen muß.

Das gesamte Straßennetz befindet sich in einem Zustand, der fast nicht mehr beschrieben werden kann.

Was tun Behörden? Was tut der Staat?

Wohin gehen die Millionen und aber Millionen Gelder, welche die Kraftfahrzeugwirtschaft aufbringt und welche in Kanäle fließen, die nichts, aber auch gar nichts mit diesem Wirtschaftszweig zu tun haben?

Es ist ein Verbrechen, was ein Staat zuläßt und ein Trauerspiel, was sich Staatsbürger in einem Land wie Deutschland gefallen lassen.

Ich behaupte, Unfähigkeit und nochmals Unfähigkeit an der Spitze unserer Behörden sind schuld an dem Zustand, wie wir ihn heute auf deutschen Straßen erleben.

Es ist geradezu lächerlich, wenn Ausreden gebraucht werden wie „enormer Verkehr", „ungewöhnliche Witterungsverhältnisse", „Fernlaster" usw.

Jeder Geschäftsmann, der nicht vorsieht, daß dies oder jenes innerhalb des Geschäftslebens auftreten kann, wird früher oder später Pleite gehen, das heißt, er war unfähig, seinem Geschäft vorzustehen. Unfähig sind jene, die nicht vorausgesehen haben, daß der Verkehr in Deutschland „enorm" wird. Unfähig sind ferner diese Behörden, wenn sie die nun einmal nötigen Gelder für Straßenbau in andere Hände leiten.

Der Unterzeichnete kommt soeben von einer größeren Reise quer durch die Schweiz und Österreich zurück, die Straßen sind dort in tadellosem Zustand! Die Straßen sind dort ungleich größeren Belastungen ausgesetzt als bei uns. Witterungseinflüsse in Gebirgsgegenden, Höhenunterschiede usw. zehren an Straßen ungewöhnlich mehr als bei uns. Aber die Straßen sind in tadellosem Zustand!

Selbst ein Land wie Österreich, das bestimmt nicht mit finanziellen Gütern gesegnet ist, kann sein gesamtes Straßennetz in Ordnung halten.

Die Straßenbaufachleute mögen uns doch nicht das Märchen auftischen, es läge an den Temperaturunterschieden. Plus oder minus 15° C sind in Österreich ebenso plus oder minus 15° C wie in Deutschland.

Aber getan wird dort etwas!

Sehen Sie sich doch einmal auf ausländischen Straßen die Wartung eines einzelnen Straßenbaumeisters an. Es wird dort blitzschnell bei auftretenden Schäden mit einem Jeep und Anhänger vorgefahren und repariert, was jeweils 2 oder 3 Mann machen.

Im Gegensatz zu Deutschland:

Ein einsam stehender Straßenmeister harkt, schubkarrenbewaffnet, irgendwo auf seinem Sturzacker und kratzt den einen Dreck zum anderen.

Diese lächerlichen Tafeln, nun schon bald alle paar hundert Meter angebracht „Frostschaden", „Frostaufbruch", „30 km Geschwindigkeit", „6 Tonnen" usw., sind so blödsinnig, daß sie nicht mehr angebracht zu werden brauchen, denn es gibt im Augenblick wohl keine Straße mehr, die in Ordnung ist.

Jeder vernünftige Autofahrer, dem sein Wagen nur noch halbwegs etwas wert ist, wird von sich aus kaum noch ein besonderes Tempo riskieren, sofern er Brüche von Federstäben, Achsen, Stoßdämpfern, Karosserieschäden usw. am laufenden Band vermeiden will.

Soeben kommt im Rundfunk wieder eine Warnung durch: „Straßen dürfen von schweren Lastern nur noch . . .", „Straßen gesperrt . . .", „Strafen", „auch für den angerichteten Schaden haftbar" usw.

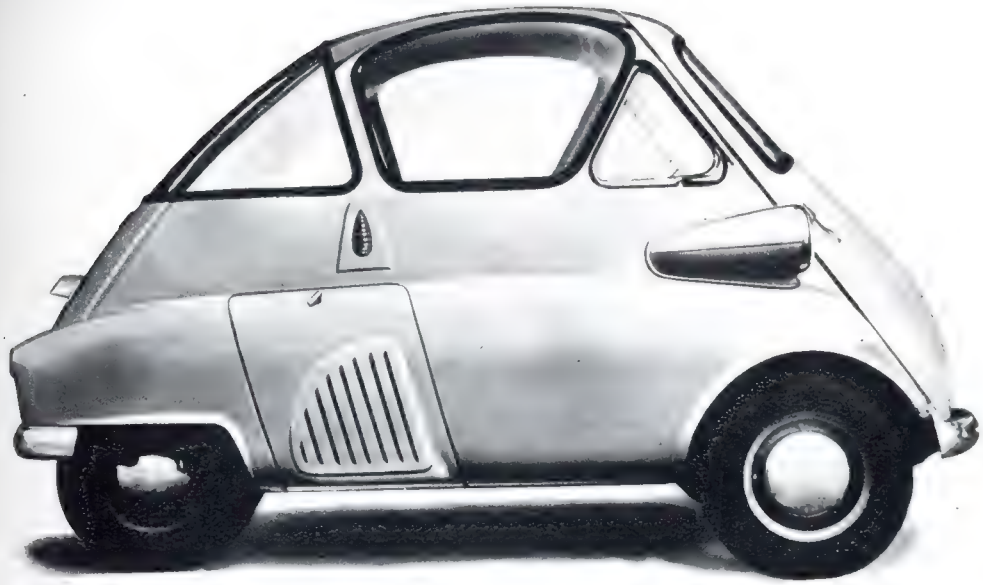
Leute in der Bundesrepublik, welche hierfür verantwortlich sind, gehören nach meiner Ansicht eingesperrt. Solchen Leuten gehört wegen Unfähigkeit der Prozeß gemacht. Behörden haben frühzeitig zu erkennen, daß der Verkehr in Deutschland einmal diese oder jene Form annehmen wird.

Außerdem kam dies auch nicht von gestern auf heute, sondern entwickelte sich, wenn auch schnell, so doch kontinuierlich.

Kein Mensch tut was, kein Mensch außer wenigen automobilistischen Zeitungen schreibt etwas, jeder läßt sich alles gefallen, und jeder rollt mit seinem immer mehr ramponierten Fahrzeug über diese deutschen Straßen! A. K. Völler in München

. . . und unsere Meinung

Hier ist sichtlich einem der Kragen geplatzt. Aber hat er eigentlich unrecht? Wir wollen ganz von dem falschen Zungenschlag absehen, der in den Meldungen rund um die Frostaufbrüche vorherrscht: Man entblödet sich nicht, die ganze Schuld der Kraftfahrt zuzuschieben, und wie üblich spricht jede zweite Meldung von der berühmten „Verantwortungslosigkeit einzelner". Man betrachtet es nun eben einmal in Deutschland als verdienstvoll, dem Verkehr, von dem ja schließlich die gesamte Wirtschaft und das gesamte deutsche Wunder lebt, grundsätzlich die Schuld an all und jedem zuzuschieben. (Wußten Sie eigentlich, daß die gesamten Verkehrsleistungen am sozialen Produkt volle 22% ausmachen? Wußten Sie, daß davon auf den Verkehr wesentlich mehr als die Hälfte entfällt?) Sehen wir aber einmal von der falschen Weichenstellung in der Behandlung dieser Dinge ab und beschränken wir uns auf das, was A. K. Völler so temperamentvoll als Vergleich mitteilt: Er hat weder in der Schweiz noch in Österreich vergleichbare Straßenzerstörungen gefunden. Fügen wir gleich noch etwas hinzu: Der Frostaufbruch auf unserem Bild stammt vom Winter 1952/53. Dieser Frostaufbruch konnte erst im Laufe des Sommers 1953 „gründlich" ausgebessert werden. Vor vier Wochen kam ich den gleichen Weg gefahren, und siehe da, es war weder Wald, noch See, noch volkreiche Stadt, es war aber derselbe Frostaufbruch wieder da! Wenn man Jahr um Jahr über die Straßen fährt, hat man den Eindruck, daß an unseren Straßen geradezu unwahrscheinlich gepfuscht wird. Es gibt zwar spezielle Zeitschriften über Straßenbau mit tiefgründigen technischen Artikeln, aber offenbar schert sich in der weiten Runde kein Mensch darum. Sichtlich fehlt so etwas wie die Kraftfahrtfachpresse auf dem Gebiet des Straßenbaues, die unerbittlich auf den möglichen technischen Fortschritt hinweist; denn offenbar läßt sich der Kunde Staat in der Straßenbauerei jede Pfuscherei gefallen. Wir wollen damit den Staat als Auftraggeber keinesfalls freisprechen, denn im Jahre 1954 hat die Kraftfahrt immerhin 640 Millionen DM aufgebracht, die ihr entzogen und nicht in den Straßenbau gesteckt worden sind. Ganz abgesehen von dem an sich zu geringen Aufwand kommt man aber ganz zwangsläufig zu der Meinung, daß der Staat als Kunde sich schlechte Arbeit gefallen lasse. Wieso sind jetzt im zweiten Winter an genau denselben Stellen wieder dieselben Frostaufbrüche, die man vor zwei Jahren angeblich in gründlicher Weise und mit großem Aufwand beseitigt hat? Wie in Frankreich, in der Schweiz und in Österreich zu sehen, läßt sich dort mit genau denselben Mitteln ein einwandfreier Straßenkörper herstellen, der genau der gleichen Belastung gewachsen ist, genau den gleichen Witterungsunbilden ausgesetzt ist und dennoch in sehr viel geringerem Maße unter Frost leidet. Irgendwer pfuscht da doch sträflich! Man braucht dazu noch nicht einmal dieses unendlich müde Treiben anzuführen, das so häufig auf durchschnittlichen Straßenbaustellen herrscht, wo nahezu unter völliger Außerachtlassung jeglicher modernen technischen Einrichtungen in Handarbeit verfahren wird wie zur Zeit Napoleons; aber Napoleons Straßen in Frankreich haben noch heute Bestand und befinden sich zum größten Teil in einem Zustand, von dem sich unsere Straßenbauer einiges absehen können. Mit rationellen Arbeitsmethoden ließen sich bestimmt mit dem gleichen Geld mehr laufende Meter Straße herstellen. Doch fehlt es offensichtlich noch viel mehr an der einwandfreien Auslegung, an der Konstruktion und am sachgemäßen Aufbau eines Straßenkörpers. Die diesjährigen schweren Frostschäden sind ein Armutszeugnis für alle Verwaltungen, die sich mit Straßenbau zu befassen haben. Es tut wirklich not, hier einigen Dutzend oder hundert Baustellen unmißverständlich klarzumachen, daß ihre Aufgabe nicht damit erschöpft ist, Abrechnungen von Straßenbaufirmen zu unterzeichnen, sondern daß sie, eben diese Baustellen, persönlich dafür geradezustehen haben, daß die bezahlte Arbeit auch wenigstens für die nächsten zehn Jahre steht. *H.*



BMW-Isetta

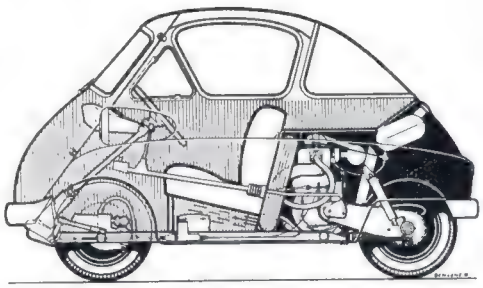
FÜR 2550 MARK!

Ausführlich wie keine andere Zeitschrift haben wir uns in den letzten Monaten des vergangenen Jahres mit der Isetta beschäftigt. Anlaß hierzu war, daß sich seinerzeit BMW die Lizenz dieses Fahrzeugs sicherte, während gleichzeitig von den Hoffmann-Werken die sogenannte „Kabine", ein offensichtliches Plagiat des gleichen Modells, angekündigt wurde. Dieses unerfreuliche Kapitel in der Geschichte der deutschen Kraftfahrzeugindustrie hat sich inzwischen quasi von selbst erledigt. Die Bayerischen Motorenwerke in München dagegen beschäftigten sich seither intensiv mit der Entwicklung und Produktionsvorbereitung „ihrer" Isetta. Am 5. März wurde sie nun anläßlich eines großen Presseempfangs in Rottach-Egern am Tegernsee der Öffentlichkeit vorgestellt.

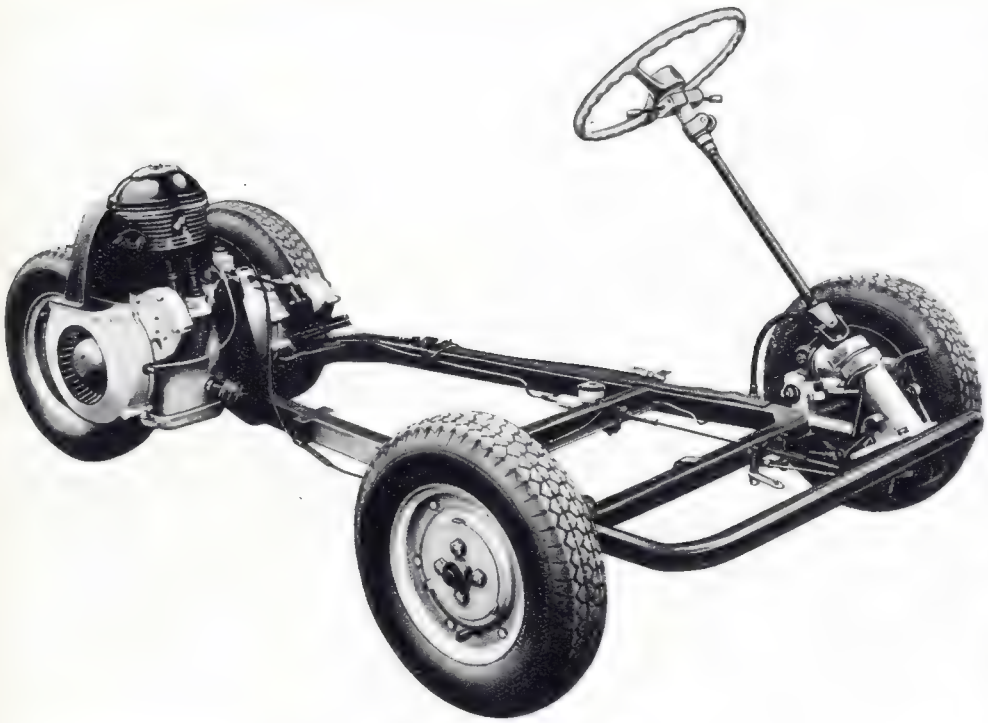
Gegenüber dem italienischen Vorbild weist die BMW-Isetta eine Reihe nicht unwichtiger Unterschiede auf, die ihr zweifellos sehr zum Vorteil gereichen. Mit gewissen Änderungen freilich war gerechnet worden, auch wußte man, daß das Fahrzeug zum Frühjahr erscheinen würde, und doch ergab seine offizielle Vorstellung eine wohl von niemandem erwartete Überraschung, nämlich seinen Kaufpreis, der mit DM 2550.— bekanntgegeben wurde. Damit dürfte der BMW-Isetta jene breite Popularität gesichert sein, für die sie ihrer Natur nach bestimmt ist. Sicher war das nur möglich, weil es der finanzielle Rückhalt dieses angesehenen Unternehmens gestattete, den Bau entsprechend großer Serien zu planen und vorzubereiten. Nur große Stückzahlen sind gerade bei derartigen Fahrzeugen das Geheimnis des kleinen Preises, keinesfalls aber primitive Konstruktionen, naive Verkleinerungen richtiger Automobile oder lediglich der Verzicht auf wichtige Bauteile oder Zubehöre. Es hat keinen Sinn, sich da Illusionen hinzugeben, nicht für den Käufer und erst recht nicht für kleine Firmen, die mit beschränkten Mitteln „auch" dermaleinst Rollermobile zu bauen gedenken.

Bei Isetta war man sich ähnlich wie bei Messerschmitt von vornherein darüber klar, daß für das echte Rollermobil völlig neue konstruktive Lösungen gefunden werden müssen. Und das ist beiden Firmen in zwar ganz verschiedener, aber unbestreitbar recht zufriedenstellender Weise gelungen.

Die speziellen Eigenarten der Isetta sind bekannt. Sie ist ein Vierradfahrzeug, wobei die ein-



zeln aufgehängten schraubengefederten Vorderräder normale Spurweite besitzen, während die Hinterräder auf einer schmalen, differentiallosen Starrachse ganz nahe beieinanderstehen und unmittelbar von dem im Wagenheck liegenden Motor angetrieben werden. Weiteres Kennzeichen ist der sich nach hinten verjüngende Stahlrohrrahmen, auf dem die eiförmige Karosserie sitzt, eine Ganzstahlkarosserie mit rundum freier Sicht gewährender Glaskanzel sowie serienmäßigem Schiebedach. Innen bietet die Isetta für zwei Personen nebeneinander eine Menge Platz (1180 Millimeter breite, in Längsrichtung verstellbare Sitzbank), wobei der Ein- und Ausstieg durch die Vordertür eine Attraktion besonderer Art darstellt. An ihr ist die Steuersäule samt dem kleinen Armaturenbrett befestigt, die mit nach vorn schwenken, wenn die Tür geöffnet wird. Damit



ZUM VERGLEICH

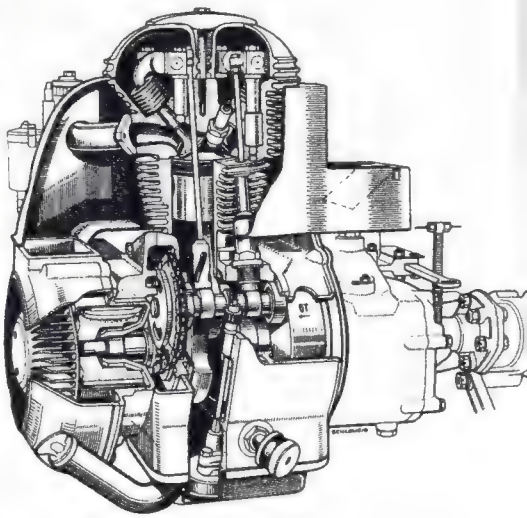
	BMW-Isetta	Iso-Isetta	Messerschmitt-Kabinenroller KR 200	Fuldamobil S 360	Goggomobil
Motor	1 Zyl. – 4 Takt	1 Zyl. – 2 Takt	1 Zyl. – 2 Takt	1 Zyl. – 2 Takt	2 Zyl. – 2 Takt
Hubraum	245 ccm	236 ccm	200 ccm	360 ccm	300 ccm
Leistung	12 PS	9,5 PS	10 PS	9 PS	14 PS
Drehzahl	5000 U/min.	4500 U/min.	5250 U/min.	3300 U/min.	5500 U/min.
Vorwärtsgänge	4	4	4	3	4
Rückwärtsgang	ja	ja	ja	ja	ja
Radstand	1500 mm	1500 mm	2030 mm	1790 mm	1800 mm
Spur vorn	1200 mm	1200 mm	1080 mm	1200 mm	1090 mm
Spur hinten	520 mm	500 mm	1 Rad	1 Rad	1090 mm
Reifen	4,80–10	4,50–10	4,00–8	4,00–8	4,00–10
Fußbremse	hydr. (4 Rad)	hydr. (4 Rad)	mech. (3 Rad)	mech. (V-Räder)	hydr. (4 Rad)
Gewicht fahrfertig	350 kg	350 kg	220 kg	375 kg	370 kg
Leistungsgewicht					
fahrfertig	29 kg/PS	37 kg/PS	22 kg/PS	42 kg/PS	26 kg/PS
voll belastet	48 kg/PS	58 kg/PS	38 kg/PS	67 kg/PS	43 kg/PS
Preis	DM 2550.—	—	DM 2550.—	DM 2990.—	DM 2940.—

Die gesamtdeutsche Milchkuh

Zeichnung Amigo

kann das Fahrzeug nahezu in aufrechter Haltung „betreten" oder verlassen werden. Die Tür wird im übrigen nicht zugeworfen, sondern mittels eines Kniehebelgriffes lautlos geschlossen.

Statt des in der Original-Isetta verwendeten 236 ccm Doppelkolben-Zweitaktmotors mit 9,5 PS Leistung baut BMW den im Motorrad schon seit Jahren bewährten 250 ccm Einzylinder-Viertaktmotor ein, der „quadratisch" ausgelegt ist (68 × 68 mm) und 12 PS leistet. Er wurde mit einem Radialgebläse versehen, erhielt einen elektrischen Anlasser (12 Volt Dynastart-Anlage mit 130 Watt-Lichtmaschine), und schließlich wurde



ein Vierganggetriebe mit Klauenschaltung und Rückwärtsgang angeflanscht. Dieses Triebwerk vermittelt der BMW-Isetta eine recht beachtliche Beschleunigung, eine maximale Steigfähigkeit von 32% und eine Höchstgeschwindigkeit von 85 km/st. Der Verbrauch wird vom Werk mit 3,3 Liter/100 km angegeben. Auch wenn sich in der Praxis 4 Liter ergeben sollten, bleibt das Fahrzeug sparsam, zumal kein Zweitaktgemisch benötigt wird. Bei der Vorführung und Probefahrt der BMW-Isetta ließen wir uns insbesondere davon angenehm beeindrucken, daß sie sowohl von außen als auch von innen erheblich leiser ist als alle vergleichbaren Fahrzeuge, die wir bisher kennen. BMW-Motorräder waren schon immer verhältnismäßig leise, und dies kommt nun auch dem neuen Münchner Kindl zugute.

BMW hat ferner gegenüber dem Original die hintere Spur ein klein wenig verbreitert, statt der Reifengröße 4,50—10 wird die Übergröße 4,80—10 verwendet, und mit besonderer Genugtuung konstatieren wir, daß die beiden Scheinwerfer größer und höher angeordnet worden sind. Die der Presse vorgeführten Fahrzeuge machten im übrigen den Eindruck, daß sie sorgfältiger und sauberer gefertigt sind als ihre italienischen Brüder. Diesen Eindruck zu bewahren, wird man sich bei der dieser Tage anlaufenden Serienproduktion in München größte Mühe geben. Von einem BMW-Erzeugnis erwartet man dies auch nicht anders. Der Ruf dieser Marke ist schließlich eine Verpflichtung, er ist aber auch ein Faktor, der dem neuen Modell von vornherein einen guten Start sichern wird.

Werner Oswald

Unser Test: TEMPO-WIKING

Vor rund 26 Jahren kam der Kohlenhändler Max Vidal auf die Idee, ein kleines, billiges und schnelles Transportmittel zu schaffen, das auf dem Markt bis dahin fehlte. Mit einem Dreiradwagen fing er an, bei dem der Fahrer noch rittlings hinter der Ladefläche saß. Ihm folgte einige Jahre später der dreirädrige Hinterlader und alsdann ein Eintonner mit vier Rädern. Bis heute sind über 150 000 Tempo-Wagen gebaut worden, darunter auch viele des Typs „Wiking", von dem hier die Rede sein soll.

Er ist der jüngste und auch — von den Dreirädern abgesehen — der kleinste im Hause Vidal. Wir haben uns einige tausend Kilometer mit ihm eingehend befaßt, und es blieben ihm weder Schwarzwaldsteigungen von über 15 %, noch lange Autobahnstrecken, noch die ganze technische Messerei der Bremsen, des Verbrauchs, der Leistung etc. erspart. Nun, vollkommen ist auch der Wiking noch nicht, ebensowenig wie jedes andere Fahrzeug, er kann aber doch bei einer Gesamtbeurteilung das Prädikat „gut" in Anspruch nehmen.

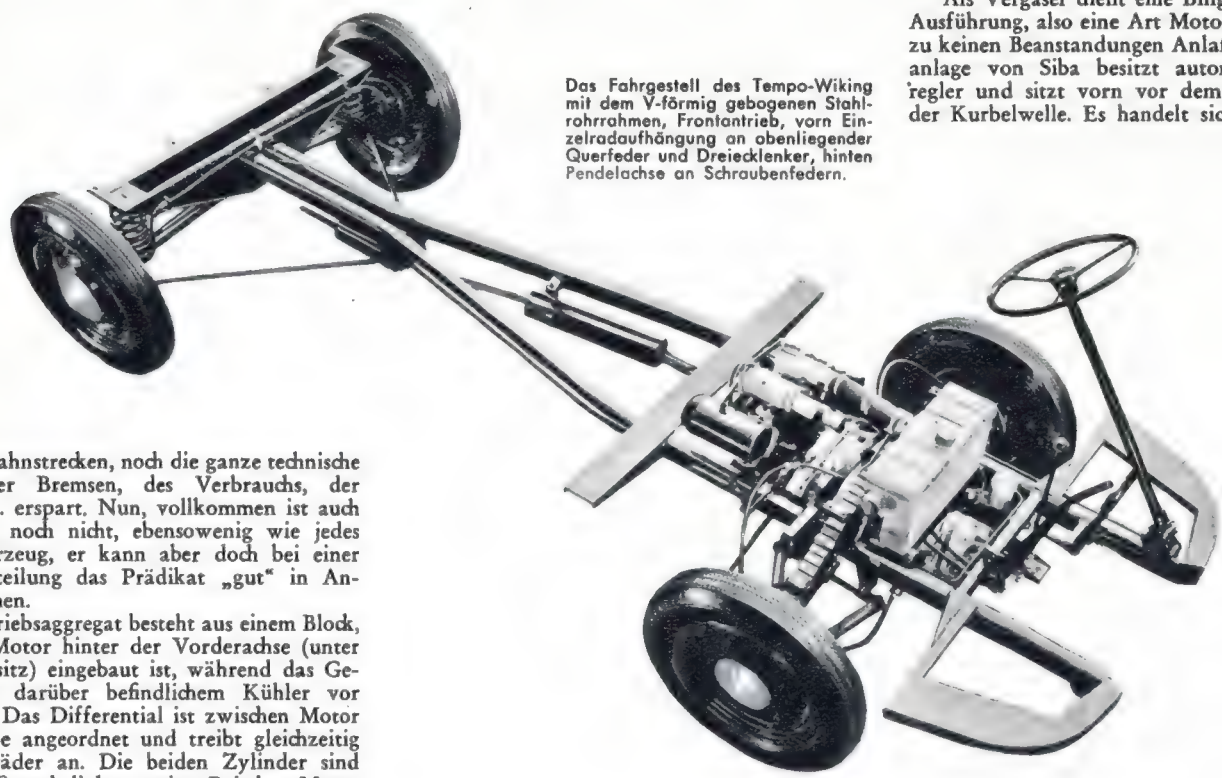
Das Antriebsaggregat besteht aus einem Block, wobei der Motor hinter der Vorderachse (unter dem Fahrersitz) eingebaut ist, während das Getriebe samt darüber befindlichem Kühler vor dieser liegt. Das Differential ist zwischen Motor und Getriebe angeordnet und treibt gleichzeitig die Vorderräder an. Die beiden Zylinder sind um etwa 45° nach links geneigt. Bei dem Motor selbst handelt es sich um einen Zweizylinder-Zweitakter mit Umkehrspülung. Mit 66 mm Hub und 66 mm Bohrung ist das Hubverhältnis genau quadratisch, so daß die Kolbengeschwindigkeit nur 8,8 m/sec bei Höchstdrehzahl beträgt. Trotz der verhältnismäßig hohen Verdichtung von 1:7,2 beträgt der mittlere effektive Druck nur 4,3 kg/cm², was insgesamt für einen geringen natürlichen Verschleiß spricht. Bei 4000 U/min stehen 17 PS an der Kupplung zur Verfügung, bei 1500 U/min immer noch 7 PS. Das maximale Drehmoment ist mit 3,6 mkg angegeben, wobei zwischen 1300 und 3400 U/min die 3,0 mkg-Linie nicht unterschritten wird, also ein recht flacher Verlauf der Drehmomentkurve.

Wer die technischen Daten allein betrachtet, könnte nämlich zu der Auffassung kommen, daß 17 PS für 750 bzw. 850 kg Nutzlast, also 1630 kg Gesamtgewicht, doch wohl etwas schwach wären, was ja immerhin einem Leistungsgewicht von rund 95 kg/PS entspricht. Fährt man mit dem vollbeladenen Wagen in die Berge, dann wird diese Auffassung schnell zunichte, und man ist über das verhältnismäßig gute Beschleunigungsvermögen, insbesondere aber über das Durchziehen am Berg, einigermaßen überrascht. Allerdings ist der Tempo-Wiking in der Spitze nicht allzu schnell (75 km/st). Da er jedoch in erster Linie für den Stadtverkehr bestimmt ist, kann man auf eine hohe Spitzengeschwindigkeit gern verzichten. Dort kommt es vielmehr auf gute Beschleunigung und Behendigkeit viel mehr an.

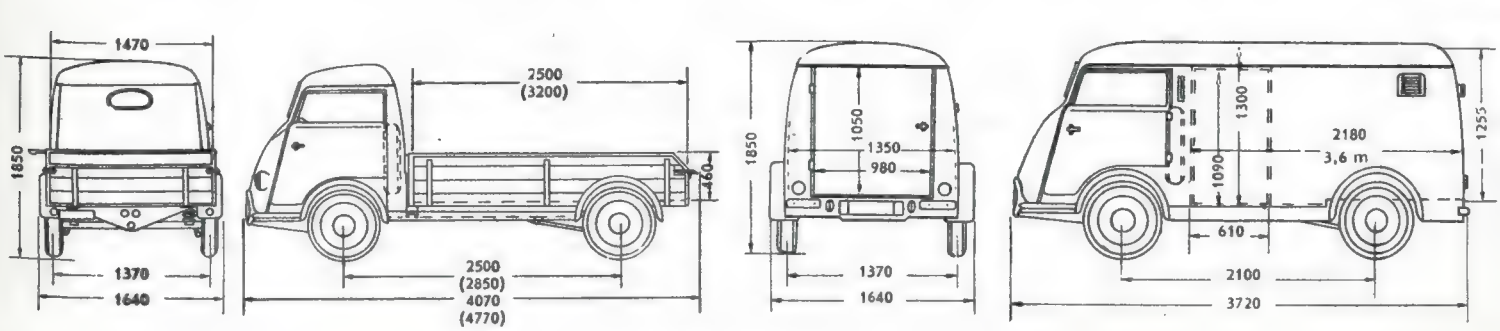
Der motorische Aufbau ist wie bei allen Zweitaktern denkbar einfach. Besonderes Augenmerk hat man auf eine exakte Lagerung der zusammengesetzten Kurbelwelle gelegt, indem sie — schon der jedem Zweitakter eigenen kritischen Drehzahlen wegen — fünfmal in Ring-Rillenlagern eingebettet ist. Auch die Pleuel laufen auf Rollen. Wir sprachen soeben von kritischen Drehzahlen. Der Wiking-Motor hat deren zwei aufzuweisen. Es handelt sich bei ihnen um Schwingungen mit einer Frequenz, die keinem Motor gut tun. Da sie kaum zu vermeiden sind, ist es Sache des Konstrukteurs, sie in den Bereich zu verlegen, wo sie am wenigsten Schaden anrichten können. Beim Wiking liegt die eine sehr weit im unteren Drehzahlbereich, wo praktisch wenig im großen Gang gefahren wird. Zweckmäßigerweise vermeidet man es tunlichst, längere Zeit in diesen Drehzahlbereichen, die sich fühlbar durch harten Gang und Dröhnen anzeigen, zu fahren. Man bleibt besser drunter oder drüber, da sie auf die Dauer doch die Lagerung stark beanspruchen. Der Bereich zwischen 35 und 65 km/st dürfte im großen Gang doch der meistgefahrene sein, und da zeichnet sich der Motor des Tempo-Wiking durch eine gute Laufruhe aus.

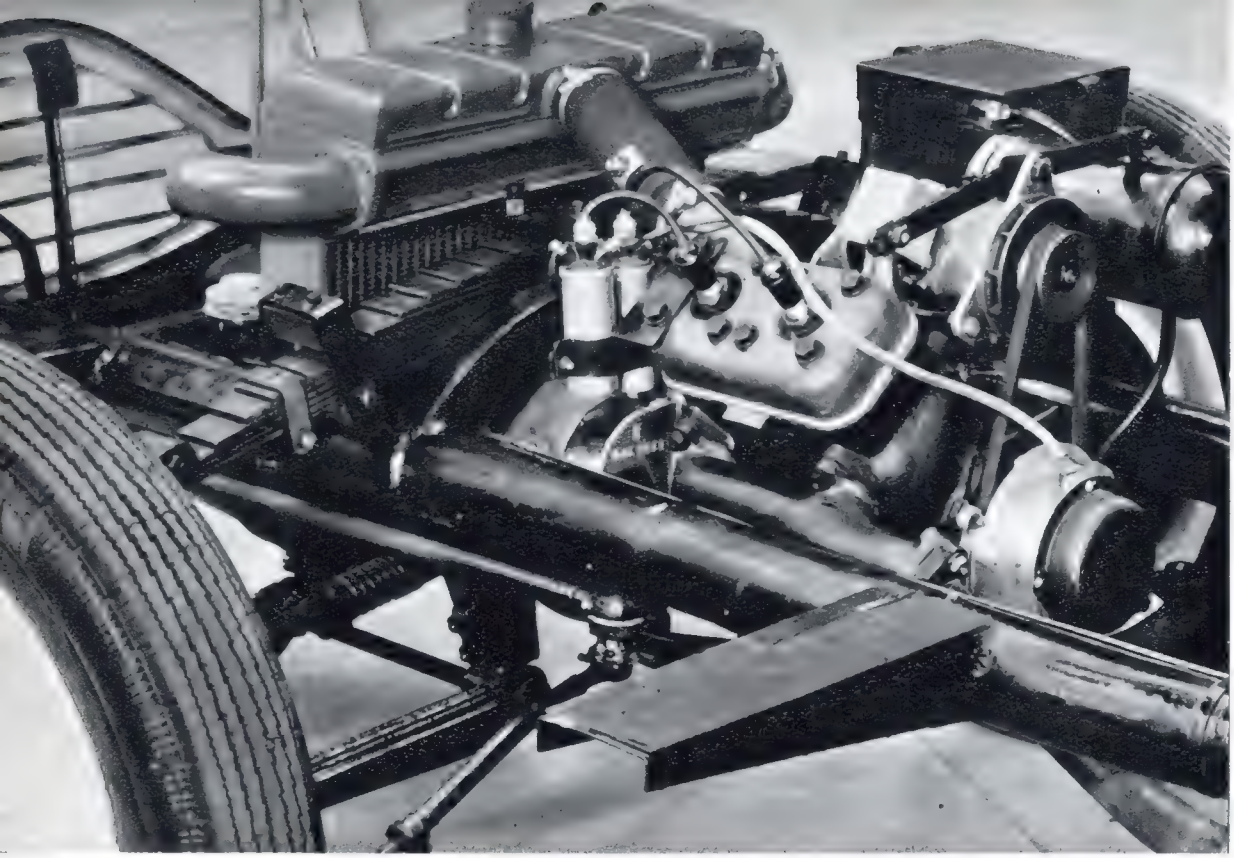
Als Vergaser dient eine Bing-Kolbenschieber-Ausführung, also eine Art Motorradvergaser, der zu keinen Beanstandungen Anlaß gab. Die Zündanlage von Siba besitzt automatischen Zündregler und sitzt vorn vor dem Motorblock auf der Kurbelwelle. Es handelt sich aber um keine sogenannte kombinierte Anlage, sondern um eine solche mit getrennter Zündspule, Lichtmaschine etc. Ein großer Luftfilter mit Geräuschdämpfung befindet sich auf dem Vergaser neben der Lichtmaschine. Der Kühler ist separat vor der Vorderfeder angebracht.

Angeblockt an den Motor ist die trockene Einscheibenkupplung. Von hier führt eine Welle zum Getriebe und von dort zurück zum Differential, das sich also zwischen Motor und Getriebe befindet. Das mechanische Klauengetriebe ist nicht synchronisiert, läßt sich aber mit etwas



Das Fahrgestell des Tempo-Wiking mit dem V-förmig gebogenen Stahlrohrrahmen, Frontantrieb, vorn Einzelradaufhängung an obenliegender Querfeder und Dreiecklenker, hinten Pendelachse an Schraubenfedern.





Gefühl leicht und bequem betätigen. Synchronisation, wenigstens der oberen beiden Gänge, wäre aber trotzdem wünschenswert. Bemerkenswert sind außerdem noch die angenehm kurzen Wege des Schalthebels in Wagenmitte vor der Sitzbank. Über zwei Halbachsen werden die beiden einzeln gefederten Vorderräder angetrieben.

Was die Lautstärke des gesamten Antriebsaggregats anbetrifft, so war sie im allgemeinen nicht schlechter als bei anderen Fahrzeugen dieser Größenklasse. Im mittleren Drehzahlbereich war sie sogar gering und nahm dann oberhalb 65 km/st erst stärker zu. Das Antriebsaggregat ist in drei Punkten in Gummi elastisch im Rahmen gelagert.

Bei allen Tempo-Vierradwagen besteht der Rahmen aus zwei nach hinten zusammenlaufenden Stahlrohren (V-förmig gebogen), die mit Querträgern elektrisch verschweißt sind. Zwei Querträger nehmen zunächst die Pritsche und den rückwärtigen Teil des Fahrerhauses auf. Vorn ruht dieses auf Laschen bzw. einer Art Plattform. Eine elastische Gummilagerung würde sicher zu noch größerer Vibrations- und Geräuscharmut beitragen, womit allerdings nicht gesagt sein soll, daß es im Fahrerhaus z u laut wäre.

Die Vorderräder sind einzeln an Dreiecklenkern unten und einer querliegenden Blattfeder oben aufgehängt. Nicht minder interessant ist die Befestigung der Hinterräder an sogenannten Pendelachsen, die an den in der Mitte zusammenlaufenden Rahmenrohren angelenkt sind. Der Querträger ist nämlich nach unten laschenförmig verlängert und mit Rohren verschweißt. Schraubenfedern stützen die Halbachsen gegen den Querträger ab. Die Schub- und Zugkräfte werden von zwei in Gummi gelagerten Querstreben aufgenommen. Praktisch also eine Einzelradaufhängung, wie sie vom Personenwagen her bekannt ist.

Die hiermit erzielten Fahreigenschaften sind recht gut, obwohl keine Stoßdämpfer vorhanden sind (ein ebenfalls noch offener Wunsch). Teleskopstoßdämpfer beispielsweise würden die Fahrbahnstöße schneller abklingen lassen und auch sonst noch einige Vorteile mit sich bringen. Vielleicht könnte die Federung dann sogar noch etwas weicher gehalten werden.

Die Lenkung ist außerordentlich leichtgängig, obwohl sie ziemlich direkt übersetzt ist. Ein Zeichen, daß Achslastverteilung und Lenkkinematik in einem guten Verhältnis stehen. Obendrein hat sie noch den Vorzug, weitgehend erschütterungsfrei zu sein. In jedem Fall ermöglicht der Tempo-Wiking ein angenehmes und ermüdungsfreies Fahren.

Oben sieht man den hinter der Vorderachse um ca. 45° geneigt eingebauten Zweizylinder-Zweitaktmotor von 450 ccm und 17 PS des Tempo Wiking. Unten der Kastenwagen, bei dem Fahrerhaus und Aufbau voneinander getrennt sind. Ein Kleinlieferwagen von 0,8 to.

Lastwagenbremsen werden seit geraumer Zeit von uns besonders kritisch beurteilt, weil es letztlich ein Unterschied ist, ob die Nutzlast das Doppelte und mehr der eines Personenwagens beträgt. Die Fußbremse beim Tempo-Wiking ist eine hydraulische Vierradbremse, während die Handbremse mechanisch auf die Vorderräder wirkt. Bei 70 kg Fußdruck wird der recht gute Wert von 6,8 m/sec² erreicht, bei 50 kg Fußdruck sind es 5,6 m/sec² und bei 30 kg Fußdruck noch 4,2 m/sec². Mit anderen Worten besagen diese Zahlen, daß bei Vollbremsung (70 kg Fußdruck) der vollbeladene Wagen von Höchstgeschwindigkeit nach 37 m zum Stillstand zu bringen ist. Bei 60 km/st sind es 22 m, bei 50 km/st nur 14 m und bei 40 km/st sogar nur 9 m. Auch die Handbremse mit 3,1 m/sec² liegt weit über dem, was man von einer Feststellbremse allgemein verlangt.

Die Abmessungen gehen aus den technischen Daten hervor, so daß wir uns hier noch mit dem Fahrerhaus und den verschiedenen Aufbauten zu beschäftigen hätten. Das Fahrerhaus macht von außen einen verhältnismäßig schmalen Eindruck, bietet aber bequem 2 Personen Platz. Durch Verwendung eines kleinen Blecharmaturenbrettes konnte beachtliche Beinfreiheit geschaffen werden. Die Windschutzscheibe gestattet zusammen mit den breiten Türfenstern gute Sicht nach allen Seiten.

Die Türen sind innen mit glattem Blech verkleidet. Vorn vor dem Beifahrersitz befindet sich eine Ablagetasche, ebenfalls aus Blech. Die Belüftung des Fahrerhauses ist nur durch die kurbelbaren Seitenfenster möglich. Für den Sommer wäre eine Fußraumbelüftung wünschenswert. Die Heizung ist recht wirksam.

Der Tank befindet sich stehend hinter der Rückenlehne des Beifahrers, mit einer Einfüllöffnung außen in Fensterhöhe. Sein Inhalt beträgt 26 Liter. Hinter der Rückenlehne des Fahrers steht das Reserverad aufrecht. Sitzbank und Rückenlehne lassen sich herausnehmen, so daß Werkzeug und Reserverad mühelos entnommen werden können. Im übrigen wurde der Abstand zwischen Lenkrad und Rückenlehne um 55 mm erweitert, so daß die Geräumigkeit für den Fahrer noch zugenommen hat.

Durch Abnahme eines losen Deckels unter der Sitzbank, auf dem gleichzeitig der Wagenheber in Federbügeln befestigt ist, wird der Motor frei. Trotz dieser etwas versteckten Lage ist die Zugänglichkeit gut.

Die Sitzbank sollte in jedem Fall weicher gepolstert sein. Durch Verwendung von Schaumgummi könnte hier viel verbessert werden.

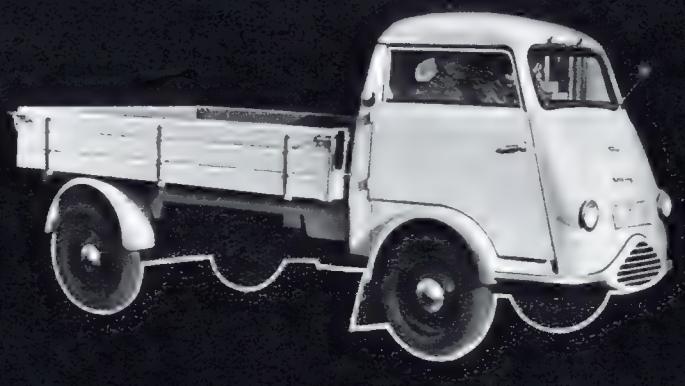
Den Tempo-Wiking gibt es bekanntlich in zwei Ausführungen, einmal in der bekannten mit 740 kg Nutzlast und zum anderen in der neueren mit 850 kg Nutzlast. Er wird einmal als Chassis mit Fahrerhaus für verschiedene Aufbauten und außerdem als Hochladerpritsche, Tiefladerpritsche, Hochladergroßraumpritsche, Tiefladergroßraumpritsche und als Kastenwagen in Standardausführung sowie als Kofferkasten geliefert, dazu als Kombiwagen.

Zum Schluß auch noch ein paar Bemerkungen zum Verbrauch. Unter Zugrundelegung der von uns gestoppten Höchstgeschwindigkeit von 75 km/st ergab sich ein Normverbrauch von 6,2 Liter/100 km bei 50 km/st. Über eine Strecke von mehr als 1500 km (Autobahn, Gebirge, Landstraßen- und Stadtfahrten) wurde ein Durchschnittsverbrauch von 6,35 Liter/100 km bei ca. 800 kg Belastung gemessen. Damit liegt der Straßenverbrauch nur unwesentlich über dem Normverbrauch. Der überhaupt zu erreichende Höchstverbrauch bei Vollgas lag bei nur 7,4 Liter/100 km, so daß sich insgesamt gesehen und gemessen an der Nutzlast der Tempo-Wiking als ein sehr wirtschaftliches Fahrzeug erwies.

Wenn wir nun von den genannten Wünschen und Verbesserungsvorschlägen absehen, dann müssen wir den Tempo-Wiking gerechterweise als einen beachtlich leistungsfähigen, wirtschaftlichen, lebendigen und billigen Kleinlieferwagen bezeichnen. *Gebauer*

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

TEMPO-WIKING



MOTOR

2 Zylinder Zweitakt; Bohrung × Hub 66 × 66 mm; Hubraum 452 ccm; Verdichtung 1:7,2; Leistung 17 PS bei 4000 U/min; Umkehrspülung; 5 Ring-Rillenkurbelwellenlager; zweireihiges Rollenlager für Pleuel; Thermosyphonkühlung (Wasserinhalt ca. 7 Liter); Gemisch-Schmierung (Mischungsverhältnis Benzin–Öl = 25:1); 1 Ring-Kolbenschieber-Startvergaser; Fallbenzin; 26 Litertank hinter Rückenlehne; Batterie 6 V 50 Ah (unter dem Sitz); 130 Watt Lichtmaschine; Siba Zündanlage; max. Drehmoment 3,7 mkg bei 2200 U/min; Kolbengeschwindigkeit 8,8 m/sec bei Höchstdrehzahl 4000 U/min.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung; unsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Kugelschaltung; Übersetzungen I. 4,56; II. 2,64; III. 1,74; IV. 1,1; Rückwärtsgang 6,07; Frontantrieb 7,2; Ölinhalt Getriebe 2,25 Liter; Kegelrad-Ausgleichgetriebe.

FAHRWERK

V-förmig gebogener Stahlrohrrahmen mit elektrisch verschweißten Querträgern; vorn Schwingachse mit obenliegender Querfeder und Dreiecklenker; hinten Pendelachse mit Schraubenfedern; keine Stoßdämpfer; ZF-Einfinger-Spindellenkung mit Übersetzung 1:14,1; hydraulische Bremsen (Handbremse mechanisch auf Vorderräder wirkend); Bremsfläche 444 cm²; Reifen 5,90–15.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2500 mm; Spurweite 1300/1370 mm; Bodenfreiheit 260/280 mm, Überhanglänge 870/645 mm; Pritschenmaße: 2500 (3200) × 1470 × 460 mm; Kastenmaße: 2180 × 1350 × 1050 mm; Eigengewicht des fahrfertigen Fahrzeugs 780 kg (Leergewicht 680 kg); Nutzlast 850 kg; zulässiges Gesamtgewicht 1630 kg. Länge 4095 mm; Breite 1750 mm; Höhe 1850 mm.

Höchstgeschwindigkeit gestoppt 75 km/st; Bergsteigefähigkeit: 1. Gang 20% bei 8 km/st; 2. Gang 13% bei 12 km/st; 3. Gang 6% bei 21 km/st; 4. Gang 3,5% bei 38 km/st. Höchstgeschwindigkeit: 1. Gang 18,5 km/st, 2. Gang 31,5 km/st; 3. Gang 47,5 km/st; 4. Gang 74 km/st

Beschleunigung:

0 bis 40 km/st	12 sec
0 bis 50 km/st	20 sec
0 bis 60 km/st	29 sec
0 bis 70 km/st	48 sec
30 bis 70 km/st	51 sec

Verbrauch:

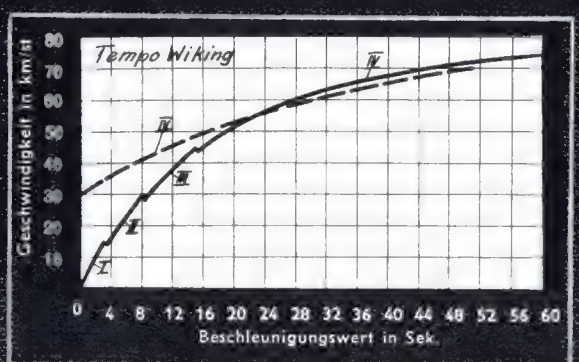
bei 40 km/st	5,2 Liter/100 km
bei 50 km/st	5,6 Liter/100 km
bei 60 km/st	6,2 Liter/100 km
bei 70 km/st	7,0 Liter/100 km
Normverbrauch	6,2 Liter/100 km
Testverbrauch	6,35 Liter/100 km

Maximale Bremsverzögerung:

Fußbremse	6,8 m/sec²
Handbremse	3,1 m/sec²

Leistungsgewicht:

fahrfertig	45,5 kg/PS
voll belastet	95 kg/PS



PREISE

Fahrgestell mit Fahrerhaus	DM 4630.—
Pritschenwagen	DM 4830.—
Kastenwagen	DM 5180.—
Kombiwagen	DM 5625.—

Steuer und Versicherung:

Kfz-Steuer im Jahr ... DM 180.—
(Kombiwagen DM 90.—)
Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr .... DM 130.— + 5%
Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr .... DM 170.— + 5%

Raffinierter Omnibus

Bevor es die ersten eigentlichen Automobile gegeben hat, schwebte den Erfindern merkwürdigerweise weniger ein Selbstfahrer für den individuellen Betrieb vor als vielmehr ein Beförderungsmittel für möglichst viele Fahrgäste. Daher kommt ja auch der Name „Omni-Bus"! Und dieser Omnibus hat seit dem Dampf-Bus seligen Angedenkens eine interessante Entwicklung durchgemacht, zuerst wohl als selbständiges Fahrzeug, dann jahrezehntelang als Ableger des Lastwagens, bis man erst in jüngster Zeit dazu kam, ihn auch konstruktiv zu einem großen „Personenwagen" zu machen. Es wurde daraus der technisch hochwertige Bus. Nicht minder wichtig aber war es, ihm jenes Aussehen und jenen Komfort zu geben, die dem Fahrgast auch den Eindruck des reisemäßig hochwertigen Bus vermitteln.

Es gibt, je nach dem Verwendungszweck, verschiedene Arten von Omnibussen. Man unterscheidet vor allem zwei- oder dreiachsige Stadtbusse, ferner Linienbusse für Vorort- oder Überlandverkehr und schließlich Reisebusse, die vornehmlich dem Gelegenheits- und Ausflugsverkehr dienen. Von den ersteren, die in Aussehen und Ausstattung meist wesentlich einfacher gehalten sind, unterscheiden sich die Reisebusse äußerlich durch ihre starke Verglasung sowie reichere Lackierung und Verzierung, vor allem aber innen durch einen heute oft geradezu unglaublichen Komfort.

Man bevorzugt für den Reisebus immer mehr Fahrzeuge der Mittelklasse (etwa 4,5 Tonnen Nutzlast), der auch bei nicht voller Besetzung noch wirtschaftlich ist. Außerdem kann er sich besser in engen und winkligen Straßen des In- und Auslands bewegen. Normalerweise sind diese Fahrzeuge 2,50 Meter breit, doch werden solche, die für häufige Paßfahrten vogesehen sind, auch in „Schweizer Breite" von 2,25 Meter gebaut.

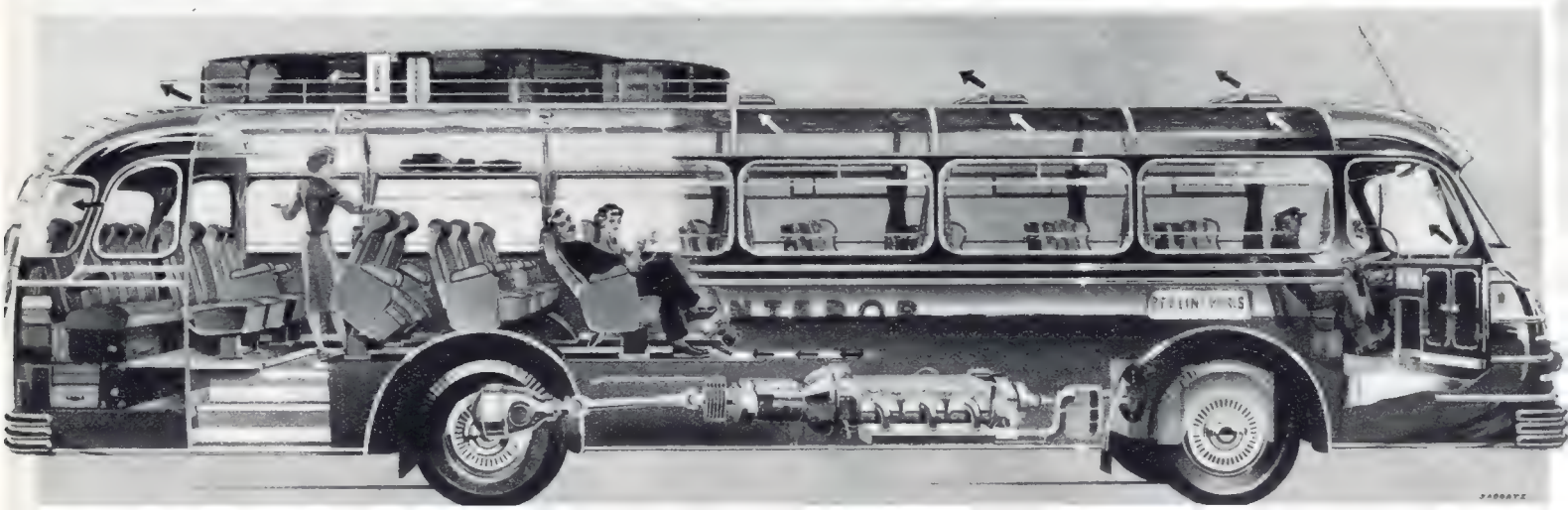
Der Fahrgast war es, der mit immer größeren Ansprüchen den Komfort der Omnibusse in seiner heutigen Vollkommenheit verlangte. Andererseits waren es die Bus-Unternehmer selbst, die diese Entwicklung vorwärtstrieben, nicht so sehr, weil es die Kunden wünschten, sondern mehr, um gegenüber der Konkurrenz überlegen zu bleiben.

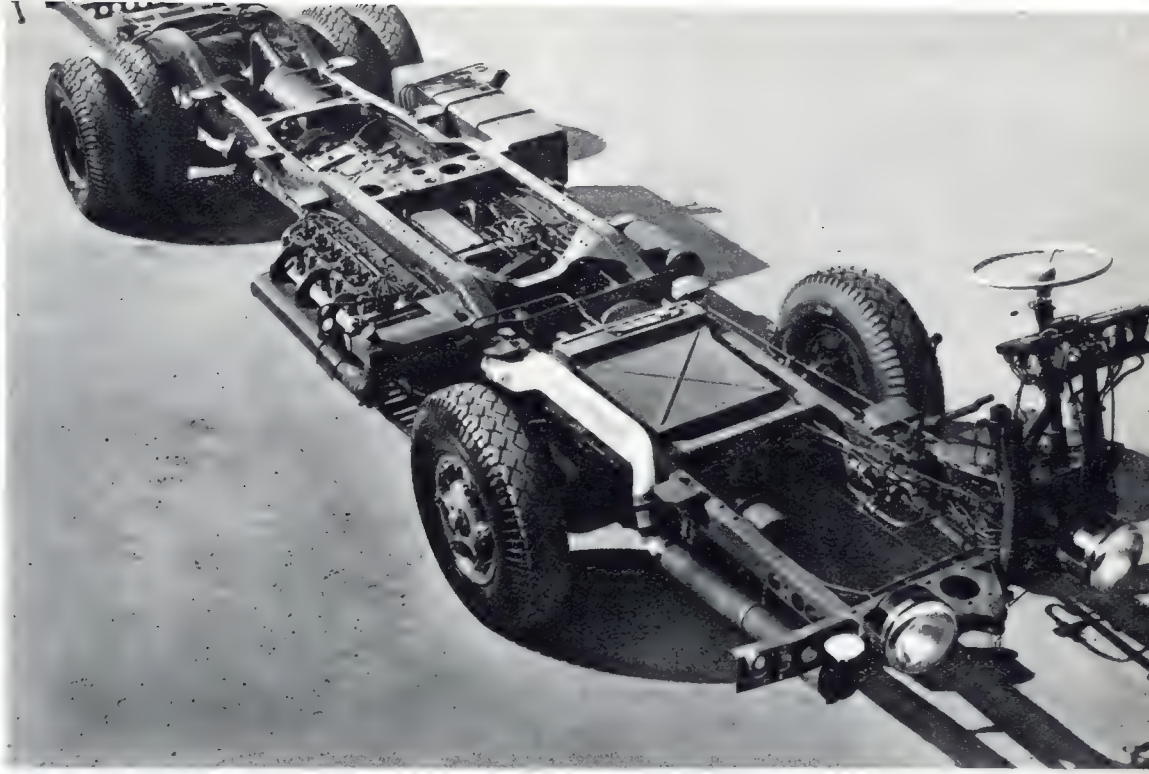
Zweifellos wird das Streben nach Luxus heute zuweilen bereits überspannt. Wirklich wichtig aber ist der echte Reisekomfort. Dieser beginnt schon bei der günstigen Höhe der Einstiegstufen (z. T. herausklappbar), bei breiten Türen und einer ausreichenden Stehhöhe im Wagen. Die Sitze sollen bequem sein, sie sollen zum Ausruhen zurückklappbare Lehnen haben, und der Fahrgast braucht auch Platz für seine Beine. Die Sitze im Mittelgang verschwinden immer mehr, denn niemand läßt sich gern ein schlecht gepolstertes Bänkchen als vollbezahlten Sitzplatz anbieten.

Beachtliche Fortschritte haben Lüftung und Heizung der Omnibusse gemacht, die sich einer wirklichen Klimatisierung nähern. Immer mehr wird die motorunabhängige Heizung verwendet, die auch betrieben werden kann, wenn der Wagen stundenlang steht oder längere Talfahrten ausführt.

Dazu gibt es noch viele Möglichkeiten zubehörmäßiger Ausstattung, die Aufenthalt und Fahrt im Omnibus angenehmer machen. W. Z.

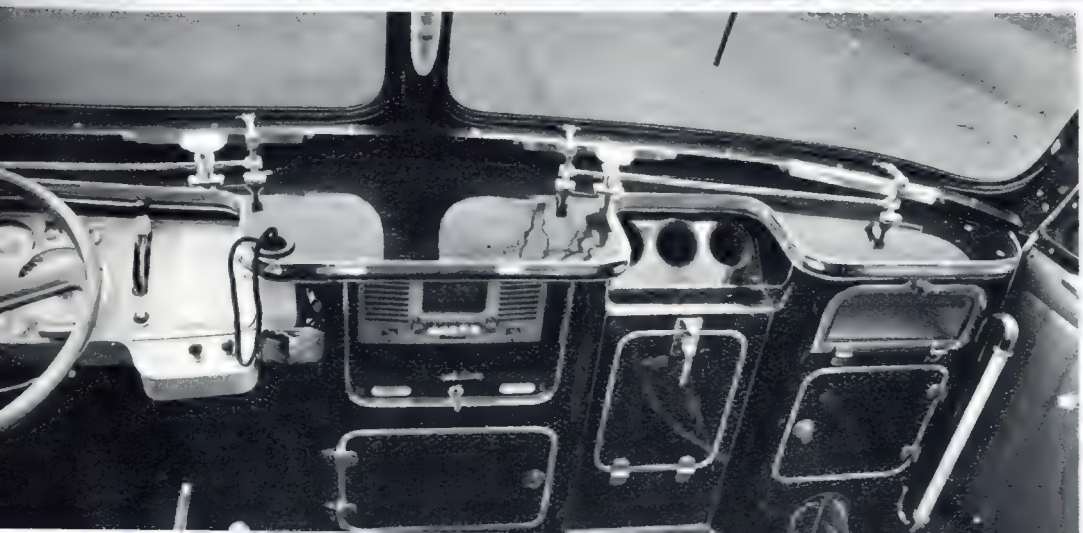
Schnitt durch einen Büssing-Reiseomnibus. Die Unterbringung des Triebwerks als Unterflurmotor wird hier gut ersichtlich.





Fahrgestell des Büssing 6500 T.

Unsere Bilder zeigen die Inneneinrichtung des Touring-Reisebus auf Büssing-6500-T-Chassis mit Emmelmann-Aufbau. Links die Sitzeinteilung mit den während der Reise nach dem Gang zu verschiebbaren, sehr bequem gepolsterten Sitzen. Man erkennt im Hintergrund das völlig abgeschlossene Heck mit Garderobe und WC. Bild links unten: Vor dem Sitz des Reiseleiters befindet sich das Radiogerät und eine eisgekühlte Bar. Bild rechts: Waschgelegenheit und WC sind in einem modernen Reisebus Selbstverständlichkeiten.



Deutsche Nutzfahrzeuge in Genf

Wer Jahr für Jahr zum Autosalon nach Genf fährt, merkt bald, daß die Nutzfahrzeug-Abteilung für den Fachmann oft ergiebiger ist als die große Personenwagenhalle. Besonders auf den Ständen der deutschen Nutzfahrzeugfabriken gab es eine Menge Neues und Interessantes zu sehen. Einiges davon zeigen die Fotos dieser Seite. Im Bilde nicht darstellbar ist die verblüffende Geräuschlosigkeit und Elastizität der nach dem sog. „M"-Verfahren arbeitenden neuen MAN-Dieselmotoren. Magirus, Pionier des luftgekühlten Fahrzeug-Dieselmotors, hat bei der Geräuschdämpfung in letzter Zeit ebenfalls bedeutende Fortschritte gemacht; wegen des fehlenden Wassermantels ist das hier besonders schwierig. Hauptanziehungspunkt auf dem Henschel-Stand war der neue Omnibus HS 120 N mit vorn quer zur Fahrtrichtung eingebautem 120 PS Sechszylinder-Dieselmotor und Zehngang-Getriebe. Der gleiche Motor wird seit neuestem auch in den bekannten allradangetriebenen Henschel-Geländewagen HS-115 eingebaut.

Dr. Hans Woltereck

Die Hanomag zeigte einen neuentwickelten 1,5 t Lastwagen mit eingebauter Seilwinde und Allrad-Antrieb durch 65 PS Vierzylinder-Dieselmotor mit Roots-Aufladegebläse. Vier Vorwärtsgänge + Geländegang, der mit dem Vorderradantrieb automatisch dazugeschaltet wird. Maximale Steigfähigkeit nahezu 70%!

Ein Gigant: Autokran von Orenstein & Koppel. Tragkraft 16 Tonnen. Zwei Dieselmotoren: der zum Fahren leistet 170 PS, der zum Heben und Schwenken der Lasten 75 PS. Größte Fahrgeschwindigkeit: 50 km/st.

Das sahen wir bisher nur in Genf: Mercedes-Benz-Fünftonner, als Frontlenker karossiert. Der Aufbau stammt von einer schweizerischen Karosseriefabrik.

Der Unimog von Daimler-Benz mit vorgebauter Schneefräse. Angetrieben wird die Fräse durch einen eigenen Dieselmotor hinten auf der Ladepritsche. Die Antriebswelle geht zwischen Fahrer und Beifahrer nach vorn und durchdringt, sorgfältig abgedichtet, die Windschutzscheibe. So ist der Dieselmotor zum Antrieb der Schneefräse auf der Ladepritsche des Unimog eingebaut.

Fotos: Dr. Woltereck

Fahrbarer Autoheber der Maschinenfabrik Eßlingen. Als Kraftquelle dient der bekannte 1,8 Ltr. Vierzylinder-Dieselmotor von Mercedes-Benz. Hydraulische Kupplung.

Konsequenter Omnibusbau

- demonstriert durch Mercedes-Benz O 321 H

DIE jahrzehntelang gepflogene Auffassung, daß der Omnibus ein „Lastwagen mit Spezialkarosserie" sei, ist längst nicht mehr modern. Schließlich dient dieser ja ausschließlich der Beförderung von Menschen, und es ist nicht einzusehen, weshalb der Omnibusfahrgast nicht auch an den Segnungen des modernen Personenwagenbaus teilhaben und nur als Transportgut ähnlich einer Ladung Kies betrachtet werden soll. Man verlangt mit Recht beim Reiseomnibus ähnliche Fahrleistungen und ähnlichen Fahrkomfort wie beim Personenwagen. Die Wahl der Konstruktionsmittel aber ist nicht so groß, daß man ohne die Erfahrungen der Automobiltechnik auskäme.

So klar diese Konsequenz auch sein mag, so widerstrebend folgte ihr seither die Nutzfahrzeug-Industrie, zumal sie sich überwiegend nur auf die Lieferung der Fahrgestelle beschränkte und keine eigenen Omnibusaufbauten herstellte. Man glaubte im allgemeinen genug damit getan zu haben, wenn weichere Federn verwendet und der Rahmen über der Hinterachse durchgekröpft und dahinter eine tiefliegende Plattform vorgesehen wurden. Für den „übrigen Komfort" sollte der Karosseriehersteller sorgen. Man vergaß dabei, daß ein Lastwagenfahrgestell kein Apfelbaum ist, dem man durch Aufpfropfen eines edlen Reises edlere Früchte entlocken kann. Es wäre vielleicht auch in Zukunft alles beim alten geblieben, wenn die Karosseriefirmen nicht klarer gesehen und von sich aus die Entwicklung in die Hand genommen hätten. Drauz, Graaff, Käßbohrer, Klatte, NWF, Orion und neuerdings auch Gottlob Auwärter (Neoplan) haben zu dieser Entwicklung maßgebend beigetragen. Ihnen ist der selbsttragende Aufbau und der Heckmotor zu verdanken, Pekol, Graaff und Orion die Verwirklichung der unabhängigen Radaufhängung. Die reine Nutzfahrzeugindustrie — mit Ausnahme vielleicht von Krauß-Maffei, wo man von heute auf morgen die Auflage bekam, Omnibusse zu bauen, obwohl man seither nur Lokomotiven baute, sich also zwar auf Geleisen bewegte, aber nicht auf ausgefahrenen — hatte die stille Hoffnung, daß sich diese „Modeschreie" überholen würden. Aber diese Hoffnung trog. Wohl oder übel sieht sie sich heute der Aufgabe gegenüber, verlorenes Terrain gutzumachen. Viele der ehemals belächelten „Fortschrittler" stiegen allzu gut ins Geschäft — und das ist der einzige Weg, auf dem sich Ingenieure und Kaufleute zusammenfinden.

So kam denn zunächst der Heckmotor auf breiter Basis zum Zuge. Ob das der Erkenntnis letzter Schrei sein wird, bleibe dahingestellt. Man hat noch etliche Sorgen bezüglich der statischen Hinterachsvorlast, des hinteren Überhangs (auf den Gebirgspässen mehr als störend!) und der Fernbedienung der Triebwerksteile. Immerhin ist der gute alte „Schnauzenbus" sanft entschlafen. Man darf das ruhig heute schon sagen, denn niemand wird sich künftig den Verlust von zwei Metern Fahrzeuglänge durch die Motorhaube leisten können, und kein Fahrgast möchte Lärm oder Motorgeruch vor sich wissen. Mit dem Heckmotor im Omnibus ist das Auftreten des ZF-Media-Getriebes unmittelbar verknüpft und mit ihm wiederum die Tendenz zum leicht bedienbaren Vorwähl- oder gar automatischen Getriebe. Das Media-Getriebe hat sozusagen die „Sitten verdorben", denn wer mit ihm in Fühlung kam, spürte keine Lust mehr, sich mit einem normalen Schubrad- oder Klauengetriebe herumraufen zu müssen. Über die Bequemlichkeit für den Fahrer hinaus hat die erhöhte Sicherheit des Vorwähl- oder Synchron-Getriebes dazu beigetragen, das Normalgetriebe im Omnibus in Verruf zu bringen. Die absolute Kehrtwendung erfolgte aber mit der Abkehr vom Fahrgestell: der selbsttragenden Karosserie, die heute selbst schon beim Doppeldecker-Omnibus Eingang gefunden hat. Vielleicht ist sie der entscheidende Markstein im Omnibusbau überhaupt, denn sie bedeutet ja nichts anderes, als daß man jetzt keinen Omnibusaufbau mehr auf ein Lastwagenfahrgestell setzen kann; man braucht einen Omnibus aus „einem Guß". Dabei hat sich diese moderne Baurichtung nicht etwa als teurer, dafür aber als rentabler und auf jeden Fall komfortabler erwiesen. Was

die Federung angeht, so sind Stoßdämpfer und Torsionsstab-Stabilisator auch im Omnibus keine fremden Begriffe mehr. An der Starrachse und der Blattfederung aber nagen die Zähne des künftig zu fordernden Federungskomforts.

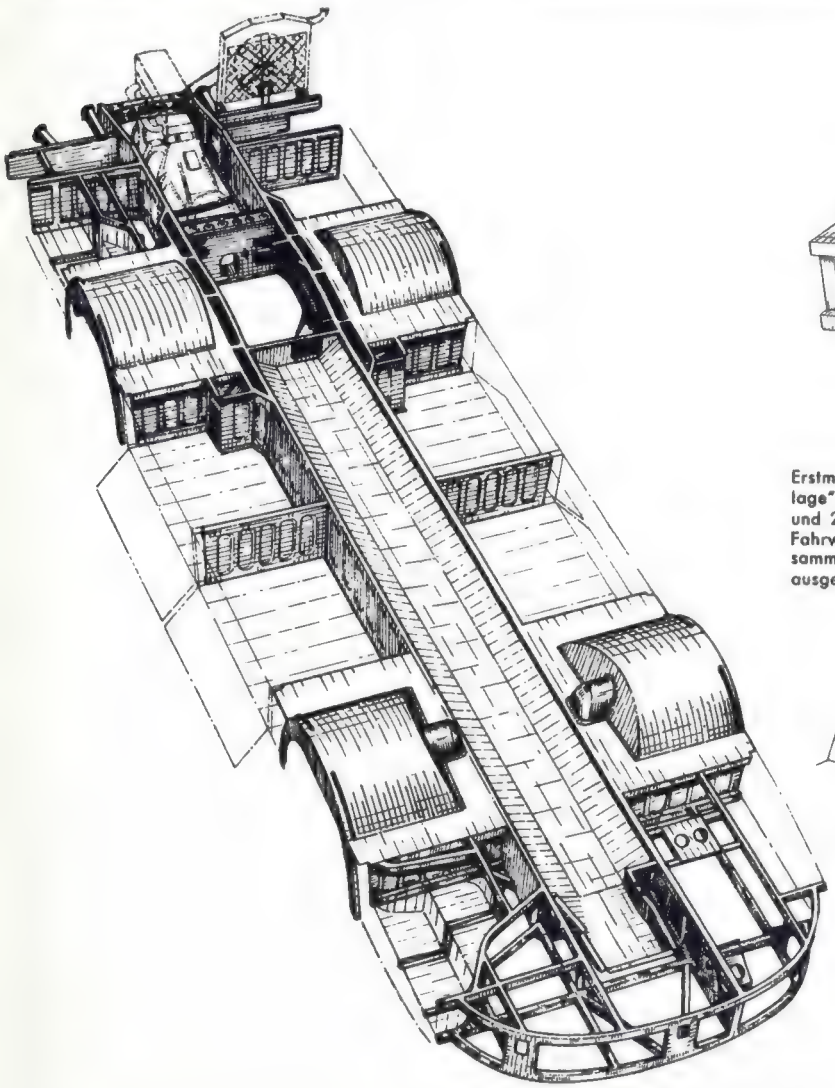
Ein neuer Omnibustyp, dessen Schöpfer die Zeichen der Zeit verstanden haben, ist deshalb so etwas Eigenständiges wie ein neuer Personenwagentyp. Man kann über ihn anders berichten als früher, wo die technischen Einzelheiten des Trieb- und Fahrwerks von vornherein feststanden und höchstens die Motorleistung eine offene Größe war. Und selbst die ließ sich aus dem entsprechend großen Lastwagentyp desselben Werkes sehr sicher voraussagen. Heute bietet ein neues Omnibusmodell Überraschungen. Wenn diese aber so konsequent auf dem Wege liegen, den der Omnibusbau zweifellos in Zukunft gehen muß, wie dies nun bei Daimler-Benz geschah, so ist das um so erfreulicher, vollends für einen, der nicht müde wurde, diese Richtung immer wieder aufzuzeigen.

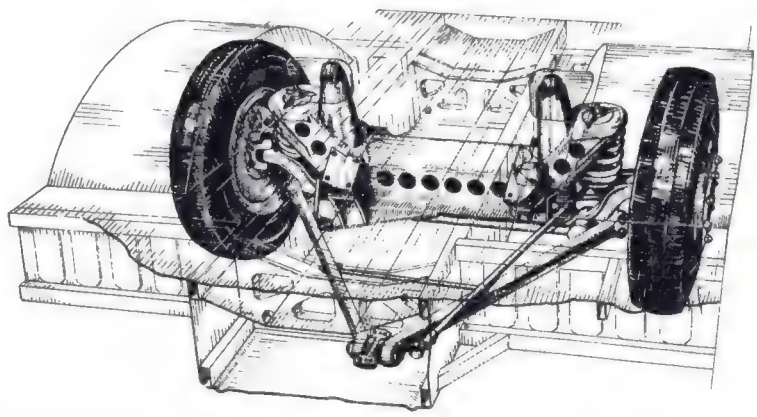
Bei Daimler-Benz war diese Überraschung eigentlich längst fällig, handelte es sich doch nur darum, die Schranken zwischen Personenwagen- und Omnibusbau niederzureißen. Man verfocht in Untertürkheim in Wort und Schrift die Schraubenfeder als *das* Federelement — und baute in Mannheim die Omnibusse mit Blattfedern. Man verfocht die „Rahmen-Boden-Anlage" beim Personenwagen und blieb im Omnibusbau beim Normalrahmen. Anscheinend ließen sich die Erfahrungen nicht von einem auf das andere übertragen. Bei den Setras und Pekols aber ging es. Fehlte es nur am Entschluß, dem Omnibus die engere Verwandtschaft zum Personenwagen zuzugestehen? Sei dem, wie ihm wolle — der Rubikon ist überschritten, das erlösende Wort gesprochen. Der entscheidende Schritt dürfte eine Kettenreaktion auslösen, denn was wird der konkurrierenden Nutzfahrzeugindustrie anderes übrig bleiben, als nachzufolgen?

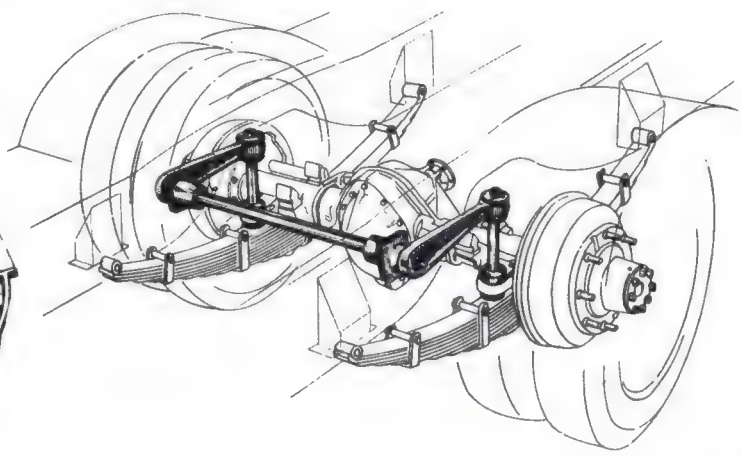
Das Erscheinen des O 321 H ist deshalb mehr als nur das Auftauchen eines neuen Fahrzeugtyps. Der kleine Bruder des O 6600 H präsentiert sich gleichfalls mit Heckmotor, der aber der geringeren Länge wegen nicht quer, sondern längs im Heck liegt. So wurde der etwas unbequeme und technisch auch nicht gerade besonders ideale Winkeltrieb zur Hinterachse vermieden. Zu beachten ist, daß der im O 3500, L 3500 und L 4500 bewährte 90 PS-Sechszylinder durch geringfügiges Aufbohren (von 90 auf 95 mm), leichtes Anheben der Drehzahl (2800 auf 3000 U/min) und bessere Verbrennungsverhältnisse auf 110 PS gebracht wurde. Neu ist auch der Antrieb des Kompressors für die Druckluftanlage direkt von der Nockenwelle aus. Dieser ist damit zu einem motorzugehörigen Aggregat geworden und braucht sein Leben nicht mehr als keilriemenangetriebenes, auf einem Konsölchen sitzendes Anhängsel zu fristen. Die Motorbremse eigener Bauart, als Auspuffstaubremse ausgebildet, ist für einen Omnibus dieser Größe (über 5,5 to Gesamtgewicht) selbstverständlich, da durch die BO-Kraft zur Pflicht gemacht. Die Wasserkühlung wird durch einen Ventilator am (im Heck sitzenden) Kühler unterstützt, der durch Schmalkeilriemen angetrieben wird und eine Sommer- und eine Winterübersetzung aufweist. Ein Thermostat neuester Bauart, nämlich mit direkter Steuerung durch ein Wachselement und nicht wie gebräuchlich durch gasgefüllten Metallbalg, sorgt für schnellstes Erreichen der Betriebstemperatur, sofern die am inneren Kühlwasserkreislauf angeschlossene Wagenanheizung diesen Zeitpunkt nicht verschiebt.

Das direkt an das Kupplungsgehäuse angeflanschte Fünfganggetriebe eigener Bauart ist vollsynchronisiert, wofür der Fahrer dankbar sein wird. Es wird vom vornliegenden Knüppelschalthebel über ein Gestänge mechanisch ferngeschaltet. Noch fehlt ja zur Zeit das „kleine" Media-Getriebe für die 3½ to-Omnibusklasse. Wie die Erfahrung aber zeigt, ist die mechanische Fernschaltung bei richtiger Konstruktion und Gestängeführung keine unumschiffbare Klippe. Eine relativ lange Kardanwelle treibt schließlich die 1:5,72 untersetzte Hinterachse an, womit das Fahrzeug bei Motorhöchstdrehzahl 95 km/st Spitze erreicht. Das ist für das Erzielen guter Fahrdurchschnitte auf Fernreisen unbedingt erforderlich, zugleich aber auch eine weise Beschränkung, glaubt man doch verschiedentlich mit der Höchstgeschwindigkeit über 100 km/st gehen zu müssen. Abgesehen davon, daß solche Geschwindigkeiten durchaus nicht immer die Zustimmung des Fahrgastes finden, darf ja die Beschleunigung und Bergsteigefähigkeit nicht darunter leiden. Dank dem vollsynchronisierten und somit sehr leicht zu schaltenden Getriebe mit fünf Gängen ist beim O 321 H eine solche Befürchtung unbegründet, erlaubt doch der erste Gang eine Steigfähigkeit von 35% und selbst noch der direkte Gang das Überwinden von 3%igen Steigungen. Anläßlich einer längeren Probefahrt erwies sich der O 321 H als am Berg erfreulich lebhaftes Geschöpf.

Das Fahrwerk ist nicht minder interessant, weniger, was die gebräuchliche, zwillingsbereifte starre Hinterachse angeht, die wiederum mit dem von Daimler-Benz in Deutschland eingeführten Stabilisator ausgerüstet ist, als hinsichtlich der neu entwickelten Vorderachse. Hier hat der Fahrschemel der Typen 180 und 220 Pate gestanden. Die Achse selbst ist eine starre Faustachse, die aber nicht wie üblich durch Längs-Blattfedern geführt wird, sondern durch ausgesprochene Führungsorgane. Die Längsführung besorgt ein langer Dreieckslenker mit wartungsfreien Gummi-Elementen, die Querführung eine Art Panhardstab, der einerseits im „Fahrschemel", andererseits an der gegenüberliegenden Seite der Achse gelagert ist. Die Federung wird von je zwei ineinander liegenden Schraubenfedern übernommen, die Dämpfung von sehr reichlich dimensionierten,





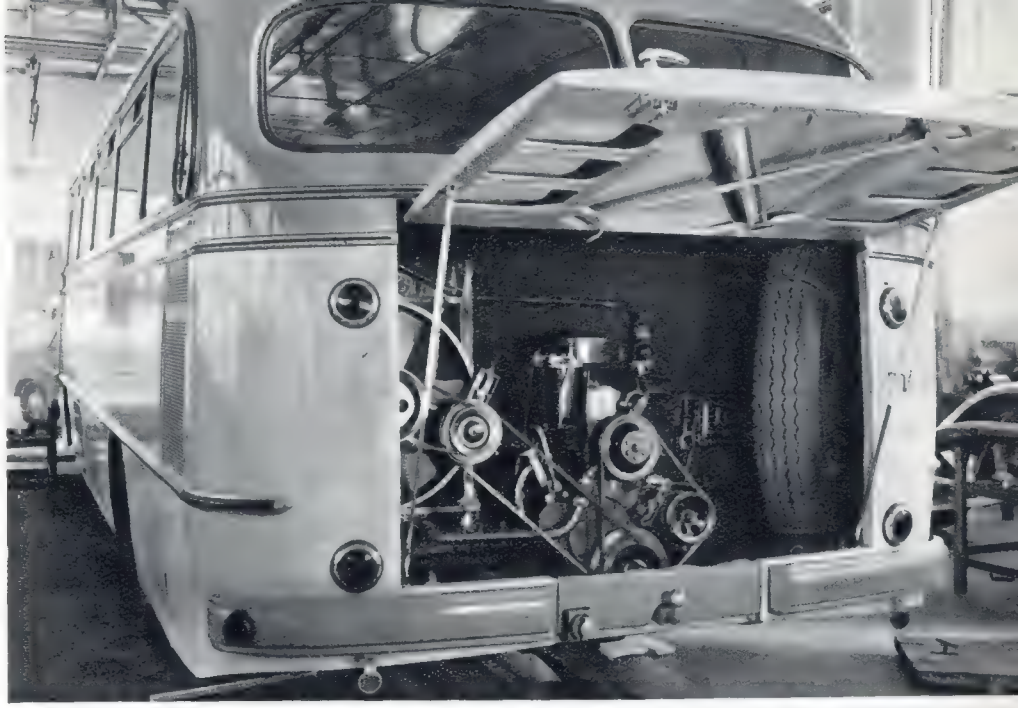


Erstmalig baut Daimler-Benz nun auch einen Omnibus mit einer „Rahmen-Boden-Anlage" als Fundament des tragenden Aufbaus, analog den Personenwagentypen 180 und 220 (siehe Bild links). Ebenso ist in ähnlicher Weise wie bei diesen das vordere Fahrwerk mit schraubengefederten Rädern an einem sogenannten „Fahrschemel" zusammengefaßt (Bild oben), während die Hinterachse mit einem kräftigen Stabilisator ausgerüstet wurde (Bild unten).

konsequent mit großen Kühlrippen versehenen Teleskopstoßdämpfern. Damit ist die Starrachse wohl in das optimale Stadium gebracht worden. Der Blechträger, der hier die Rolle des Fahrschemels zu spielen hat, stützt sich gegen den Wagenkörper mittels elastischer Gummiblöcke ab und ist leicht demontierbar, was im Reparaturfalle ein großes Plus ist. Die Notwendigkeit des hinteren Stabilisators — eines kräftigen, durch lange Hebel betätigten Torsionsstabes — ist beim schnellen und auf einwandfreie Seitenführung künftig mehr denn je angewiesenen Omnibus angesichts des relativ hohen Schwerpunkts und der (durch die Zwillingsbereifung verursachten) geringen Federstützweite unbestritten und dürfte Standardausrüstung jedes modernen Omnibusses werden. Die hintere Blattfederung scheint vorerst noch ein Zugeständnis an die bessere Eigendämpfung dieses Federelementes zu sein, das zugleich ja auch jede besondere Radführung entbehrlich macht. Auf der anderen Seite wurde mit der neuen Vorderachse in die Hegemonie der Blattfeder ganz beachtlich tief eingebrochen.

Die Lenkung stammt im Prinzip gleichfalls aus dem Personenwagen, handelt es sich doch um eine Kugelumlauf-Lenkung, wie sie in den neuen Mercedes-Benz-Typen gebräuchlich und dank ihrer Leichtgängigkeit so beliebt ist. Tatsächlich ist auch die Omnibus-Lenkung extrem leichtgängig und erinnert fast an die Hydrolenkung jüngster Zeit. Gegenüber dem Vorgänger O 3500 ist der Radstand mit 4180 mm um 650 mm kürzer geworden (auch eine Folge der Frontlenker-Ausführung!); da gleichzeitig der Vorderradeinschlag erhöht wurde und heute am kurveninneren Rad maximal 52° beträgt, ist die Wendigkeit enorm gestiegen. Sie wird durch den Hinweis auf den Wendekreisdurchmesser von 16 m (früher *Spur*kreisdurchmesser 18 m!) noch nicht annähernd so scharf gekennzeichnet wie durch den unmittelbaren Vergleich in engen Gebirgskehren. Nicht weniger entscheidend sind die Bremsen für die Fahrsicherheit. Obwohl angeblich noch wirkungsvollere Bremsen als seither gar nicht mehr gebaut werden konnten, stellt man doch immer wieder erneut fest, daß die Bremsfläche noch zu vergrößern geht. Das aber ist ebenso eine Forderung langer Belaglebensdauer und besserer Wärmeabfuhr als auch der erzielbaren Maximalverzögerung. Alle drei Forderungen sind mit der Existenzberechtigung des modernen schnellen Omnibusses kategorisch verknüpft. Wies der alte O 3500 insgesamt 2880 cm² Bremsfläche auf, so der 321 H deren 3240, also 13% mehr. So sind mittlere Verzögerungswerte um 6 m/sec², wie sie angesichts der heutigen Verkehrsdichte verlangt werden müssen, keine Seltenheit mehr. Die Handbremse ist nicht mehr reine Feststellbremse, sondern darüber hinaus auch Betriebs-Notbremse, die immerhin bis 2,8 m/sec² Verzögerung erlaubt. Im Verein mit der Motorbremse stehen also drei sehr wirksame Bremsen zur Verfügung, die mehr bedeuten als die Erfüllung der Gesetzesvorschriften.

Der Clou des Ganzen aber ist der „selbsttragende" Aufbau. Man muß hier Gänsefüßchen anwenden, denn Daimler-Benz ist kein Anhänger dieses Ausdrucks, legt vielmehr Wert auf die Bezeichnung „Rahmen-Boden-Anlage". Die Unterschiede sind sicher sehr gering, werden aber im Falle des Omnibusses besonders deutlich. Die gewünschte Steifigkeit ist auch ohne Aufbau vorhanden, ja es besteht sogar die Möglichkeit der Fremdkarossierung. Mithin ist nicht der Aufbau tragendes Element, sondern das auf die volle Längen- und Breitendimension des Fahrzeugs ausgedehnte „Rahmen-Boden-Chassis". Im Prinzip handelt es sich um einen Omnibus mit „doppeltem Boden", denn die sehr hochstegigen, aber dünnen Blechkastenträger erhalten ihre ausschlaggebende Festigkeit und Steifigkeit erst durch die darüber gezogenen Abdeckbleche, deren unteres einen nach unten völlig glatten Fahrzeugkörper abgibt, während das obere einen ganz ebenen, durch die flachen Radkästen kaum unterbrochenen Fahrgastraumboden ergibt. Dieser „doppelte Boden" nimmt die Betätigungsgestänge für das hintenliegende Triebwerk, die Rohre bzw. Schächte



für die Versorgung des Motors mit Ansaugluft bzw. des Aufbaus mit Heiz- und Frischluft auf, seitlich jedoch vier Kofferräume, während das Ersatzrad schräg neben dem Motor stehend im Heck Platz fand. Trotz nur geringfügig größerer Gesamtlänge konnten bei nahezu gleichbleibendem zulässigen Gesamtgewicht von 8700 kg (O 3500 dagegen 8500 kg) statt der seither serienmäßigen 29 festen Fahrgastsitze der Reiseausführung jetzt mindestens 37 feste Sitze untergebracht werden, bei der Luxusausführung noch immer 33 Sitze (ausschließlich Fahrersitz). Das spricht raummäßig für die Vorteile des Frontlenkers, hinsichtlich der Nutzlast für die gewichtsparende Rahmen - Boden - Anlage. Die Vorteile beider sind einfach nicht hinwegzudiskutieren. Für den geschwindigkeitsbeschränkten Spitzenverkehr sind 10 000 kg Gesamtgewicht zulässig. Gleichwohl ist der Normbrauch mit 15,3 Liter/100 km kaum höher als der des O 3500 (14,8 Liter/100 km), wobei zu bedenken ist, daß die Spitzengeschwindigkeit jetzt 95 gegenüber früher 82 km/st beträgt und die Maschine um 20 PS stärker ist. Mit Anhänger ist das zulässige Gesamtgewicht auf 15 600 kg maximal begrenzt.

Auch der Aufbau zeichnet sich durch wohlüberlegte Gestaltung aus. Vorgesehen sind: eine Allwetter-, eine Überland-, zwei Stadtwagen- und zwei Reise-Luxusausführungen, letztere mit besonders komfortabler Bestuhlung, deren innere Sitze um jeweils 70 mm zur Fahrzeugmitte hin verschoben werden können. Selbstverständlich sind die Rückenlehnen verstellbar, wie auch der Fahrersitz in Längs- und Höhenrichtung. Die Belüftungs- und Heizungsanlage eigener Konstruktion ist sehr durchdacht, wobei die Frisch- bzw. Heizluft in einem zentralen Schacht ins Wageninnere geleitet und unter den Sitzen verteilt wird. Ausstellbare Klappscheiben am Heck und verschiebbare Oberfenster erlauben zusätzlichen Zutritt von Frischluft, die z. T. auch an der vorderen Stirnwand und durch die Türfenster eintreten kann. Sorgfältige Ausstattung (Gepäckablagen über den Seitenfenstern, Deckenlampen, Aschenbecher an jedem Sitz, Trittbrettbeleuchtung usw.) ist selbstverständlich. Der Preis der 37sitzigen Überlandausführung beläuft sich auf DM 43 700.—, mit Schiebedach und Dachrandverglasung auf 44 800.—, derjenige der 31sitzigen Stadtausführung auf DM 45 000.—.

Der nunmehr auch von Daimler-Benz beschrittene und in vielem bahnbrechende Weg läßt sich am eindrucksvollsten durch folgende Zahlen als richtungweisend belegen: Das Leergewicht je Fahrgastplatz ließ sich gegenüber dem O 3500 von 172,5 auf 138,5 kg absenken, die Leistung pro Tonne Gesamtgewicht aber von 11,6 auf 13,1 PS/to erhöhen. Wer wollte eine solche Entwicklungsrichtung nicht als gesund bezeichnen?

Dipl.-Ing. W. Buck

Sie wollen nach Frankreich?

Schloß des Roi René in Tarascon
Provence Foto: Schneiders

ACHTUNG

Für das Fürstentum Monaco und das Saargebiet gelten dieselben Bestimmungen. Zum Teil auch für Andorra.

DIE EINREISEFORMALITÄTEN

Paß, grüne Versicherungskarte, D-Schild. „Laisserpasser" ersetzt Triptyk. 10 Tage = 400,00, 20 Tage = 800,00, 1 Monat = 1200,00, 3 Monate = 2000,00 ffrs.

DIE DEVISEN

Sinngemäß wie Italien. (Vergl. AUTO, MOTOR und SPORT Nr. 7/55.) 1 ffr = 100 Centimes, 1 DM = etwa 84 ffrs.

DER ZOLL

Wenn wieder ausgeführt wird sind frei: 2 Fotos, 10 Roll- oder 20 Farbfilme, 1 Filmapparat und 10 Filme, 1 Kofferradio, 1 Schreibmaschine, 1 Feldstecher, Jagdwaffen ohne Munition. Weiter 200 Zigaretten oder 50 Zigarren oder 400 Gramm Tabak (Damen nur Zigaretten).

DIE STRASSEN

sind gut, zum Teil ausgezeichnet und sehr schnell, das Straßennetz ist eng (17mal Erdumfang). Die meisten Fernstraßen nehmen ihren Ausgang in Paris. Typisch die kilometerlang bergauf und bergab führenden Geraden.

DIE VERKEHRSVORSCHRIFTEN

Rechtsverkehr. Überholen an Kreuzungen, unübersichtlichen Kurven und auf Kuppen verboten. Nachts werden akustische Signale durch Lichtzeichen ersetzt. Zeichen geben beim Abfahren und Halten. In Paris hupt man nicht, und außerorts ist Halten kurz vor Abzweigungen verboten.

DIE VERKEHRSZEICHEN

entsprechen den deutschen. Neu für uns ist das Zeichen für eine Zugbrücke: ein Dreieck mit etwas drauf, was wie ein Flakgeschütz aussieht. Ein quadratisches, blaues Schild mit gelbem Dreieck und Kreuzungszeichen heißt „Vortritt bei nächster Kreuzung". Ältere Verkehrszeichen haben z. T. noch gelben Grund und blauen Rand.

DIE HAUPTGRENZÜBERGÄNGE

Von Belgien: Halluin, Baisieux, Blanc-Misseron, Bettignies, Givet, La Chapelle;
von Luxembourg: Evrange;
von Deutschland: Kehl;
von der Schweiz: Saint Louis, La Ferriere, Ferney, Saint Julien;
von Italien: Kl. St. Bernhard, Mont Cenis, Menton.

DIE SCHÖNSTE JAHRESZEIT

Nach Frankreich kann man das ganze Jahr über fahren. Im Frühjahr fährt man an die Riviera, zu den Marnewiesen und zu den Loireschlössern; zur Ginsterblüte ins Rhônedelta; im Sommer an die drei Küsten; im Herbst in die Alpen, die Pyrenäen und die Auvergne; und im Winter in die großen Schneegebiete. Paris ist im Frühjahr und im Herbst am schönsten.

DER HUND

darf auch mit. Gesundheitsattest und Besitzurkunde nötig. Z. T. auch Attest über Tollwutimpfung. Fahren Sie bis Westfrankreich, dann lassen Sie ihn lieber zu Hause.

DIE GROSSEN ENTFERNUNGEN

Ab Straßburg betragen die Entfernungen nach:

Biarritz	1141 km	Cannes	884 km	Lourdes	1127 km
Bordeaux	958 km	Cherbourg	794 km	Marseille	757 km
Calais	609 km	Grenoble	505 km	Paris	448 km

DIE GLANZPUNKTE

Frankreich ist überall schön. An Stelle einiger Glanzpunkte merken Sie sich folgende Gegenden: Auvergne, Baskenland, Bourgogne, Bretagne, Côte d'Argent, Côte d'Azur, Champagne, Loiretal, Provence, Normandie, Rhônedelta und die Gascogne.

ORTE VON KULTURELLER BEDEUTUNG

gibt es mehr als genug. Hier eine Auswahl: Rouen, Beauvais, Amiens, Reims, Metz, Nancy, Strasbourg, Fontainebleau, Versailles, Paris, Chartres, Mont St. Michel, Nantes, Poitiers, Tours, Besançon, Chamonix, Briançon, Nimes, Avignon, Montpellier, Toulouse, Pau, Lourdes.

DIE ALPENPÄSSE

Ganzjährig sind offen: Granier (1164 m), M. Genèvre (1954 m). Vom März bis November sind offen: Aravis (1498 m) und Cabre (1180 m). Einen Monat später kommt der Lautaret (2057 m) dazu, ab Mai Larche (1996 m), M. Cenis (2084 m) und Vars (2115 m bis Oktober). Juni–Oktober sind offen: Allos (2254 m), Cayolle (2326 m), Croix de Fer (2087 m), Glandon (1912 m), Iseran (2770 m), Izoard (2275 m), Kl. St. Bernhard (2189 m). Und ab Juli der Galibier (2658 m).

DIE PYRENÄENPÄSSE

Aspin: März–Dezember	1497 m	Puymorens: Mai–November	1915 m
Aubisque: Juni–November	1710 m	Somport: Mai–November	1640 m
Jau: Juni–November	1513 m	Tourmalet: Juni–November	2174 m
Peyresourde: April–Dezember	1624 m		

PARIS

Keine Frankreichfahrt ohne Paris! In den Louvre müssen Sie auf jeden Fall gehen, der Boulevard Haussmann ist die Geschäftsstraße Europas, in den Jardin des Tuileries, zu den Champs Elysées und zum Place de l'Etoile und zum Montmartre müssen Sie auch hin. Viele Einbahnstraßen. Wer Tempo nicht gewöhnt ist, fahre hier mit dem Taxi. Billige, kleine Hotels liegen um den Eiffelturm.

CORSICA

Ein ganz großes Reiseziel! Überfahrt von Nizza oder Marseille. Besonders lohnend Ajaccio, Calvi, die Ecke nördlich von Bastia und im Innern die Tannenwälder. Corsica ist zur Wirklichkeit gewordene Filmkulisse.

WER FAHREN KANN

der wage sich an die Route Napoleon: Thônon am Genfer See – Col de Gets – St. Gervais – (Chamonix) – Albertville – Moutiers – Col d'Iseran – St. Michel de M. – Galibier – Briancon – Col d'Izoard – Col de Vars – Barcelonette – Nizza. Das ist die schönste Paßstrecke, die es in den Alpen überhaupt gibt. Total = 666 km.

EIN ANDERER VORSCHLAG

ist die Pyrenäen-Straße: Carcassonne – Mont Louis – Col de Puymores – Foix – Col de Fort – St. Girons – (Lourdes) – Luchon – Luz – Eaux Bonnes – Olovon – St. Jean – Hendaye. Straßenmäßig 1–2, landschaftlich hervorragend. Total = 575 km.

DIE PREISE

Es gibt in Frankreich 4 Güteklassen für Hotels. Hier bezahlt man ohne Nebengebühren für ein Frühstück 130–290 ffrs, für eine Mahlzeit mit Wein 410–920 ffrs, für ein Zimmer 380–2350 ffrs, für Vollpension ab 3 Tagen 870–4000 ffrs. „Kleine" Hotels sind durchaus nicht schlecht.

BENZIN UND ÖL

Tankstellen gibt es überall. Benzin 63–66 ffrs, Superkraftstoff 66–70 ffrs, Dieselöl 45–50 ffrs, Motorenöl 108–236 ffrs. Die Bedienung an den Tankstellen ist gut.

DIE TRINKGELDER

Fast wie in Italien: man gibt einen Haufen Geld dafür aus. Im Kino, im Theater – überall gibt es offene Hände. Ein Taxichauffeur bekommt 20 % des Fahrpreises, in Gaststätten sind 12 % das Minimum, auf Toiletten genügen 20–30 ffrs. Lieber mehr als zu wenig.

CAMPING

Frankreich ist das Land der Zeltplätze. Ich habe sie nicht gezählt – die Zahl von 3000 mag schon stimmen. Das nationale französische Campingverzeichnis kostet 7,50 DM. Das muß man unbedingt mithaben.

DIE LEBENSMITTELPREISE

pro kg bezahlt man in ffrs:

Kartoffeln	18	Mehl	120	20 Zigaretten	70–180
Milch	50	Reis	260	Nudeln	120–240
Brot	60	Butter	800	Fleisch	300–800

WENN SIE INTERNATIONALEN LUXUS

sehen wollen, dann sehen Sie sich in Paris zwischen der Place de la Concorde, der Madeleine, der Oper und der Place Vendome um: hier sind die teuersten Läden Europas – vielleicht sogar der Welt! (Chiaparelli, Arden usw.)

DIE FRANZÖSISCHE KÜCHE

ist ein Weltbegriff. Aber weniger bekannt ist, daß es in Frankreich 1200 Käsesorten geben soll. Dazu ißt man Weißbrotstangen und trinkt den ausgezeichneten Landwein. Man fährt aber nicht nach Frankreich, um das zu essen, was man auch in jedem deutschen Gasthof bekommen kann! „Couvert" = Benützung von Besteck, Servietten und Gläsern kommt auf Rechnung.

WENIG BESUCHT

sind die Vogesen, der französische Jura, Teile des Zentral-Massivs, die Cascogne, Teile der Languedoc und der Dauphinée. Dann der Küstenstrich der Poitou und Saintonge und abgelegene Winkel an der bretonischen Küste.

WER SEIN PADDELBOOT MITNIMMT

findet äußerst reizvolle Strecken im Canon du Verdon (Provence), in den Georges du Tarn (Chevennen), in den Gorges de l'Allier (Velay), dem Vallée du Lot (Quercy) und dem Vallée de la Dordogne (Auvergne).

DIE GROSSEN WINTERSPORTGEBIETE

liegen in den Vogesen (Grand Ballon, Markstein, Schlucht-Hohneck, Schnepfenried), im Jura (Giron, Les Hôpitaux-Neufs, Jougne) und in den Pyrenäen (Bareges, Cauterets, Font-Romeu, Gourette, Mont-Louis, Puymores). In den Alpen im Montblancgebiet (Chamonix, St. Gervais), in Savoyen (zwischen Col d'Iseran und Aix-les-Bains), in der Dauphinée und den Hautes Alpes (zwischen Grenoble und der ital. Grenze) und in den Seealpen um Auron.

DIE KÜSTEN

Frankreichs werden von 4 Meeren umspült; die Küstenlinie beträgt annähernd 3200 km. 350 Badeplätze zählt man da, die vom Fischernest bis zum Luxusbad reichen. Im Frühling, Sommer und Herbst wird man an die baskische Küste gehen, im Sommer an die Nordsee, die Bäder am Ärmelkanal und am Atlant; und das ganze Jahr hindurch kann man an der Riviera baden.

DER TAGESSATZ

Wenn man auch nur eine Mahlzeit im Hotel zu sich nimmt – mit 20 Mark müssen Sie rechnen. Sie glauben nicht, was man da für Leckereien ausgeben kann! Die raffinierten Blätterteigpasteten, die Sie in jeder Metzgerei bekommen, der süffige Landwein und die Austern haben die Schuld daran. Deshalb kalkulieren Sie am besten mit diesem Tagessatz!

12 TOURENVORSCHLÄGE

Normandie: Le Havre – Dieppe – Rouen – Bayeux – Cherbourg – St. Michel – Bagnoles.
Vogesen: Strasbourg – St. Odile – Barr – Bergheim – Colmar – Hohneck – Grand Ballon.
Burgund: Vezelay – Avallon – Beaune – Autun – Macon – Bourg – Les Dombes – Lyon.
Auvergne: Clermont – Issoire – Le Puy – Mende – Tarn – Rodez – Aurillac – Mont Dore.
Bretagne: Vannes – Lorient – Le Pouldu – St. Guénole – Pont Croix – Le Faou – Brest.
Savoyen: Grenoble – Vizille – Galibier – Modane – Col d'Iseran – Chambéry – Annecy.
Dauphinée: Nice – Vence – Castellane – Manosque – Digne – Barcelonette – Monaco.
Roussillon: Narbonne – Perpignan – Le Boulou – Amélie les Bains – Prades – Olette.
Loireschlösser: Orléans – Vendome – Tours – Chinon – Villandry – Loches – Blois.
Landes: Bordeaux – Arcachon – La Pyla – Mimizan – Leon – Sore – Cadillac – Créon.
Basque: Bayonne – Biarritz – Hendaye – Sare – St. Jean Pied de Port – Orthez – Dax.
Périgord: Toulouse – Albi – Figeac – Cahors – Padirac – Perigueux – Fumel – Agen.

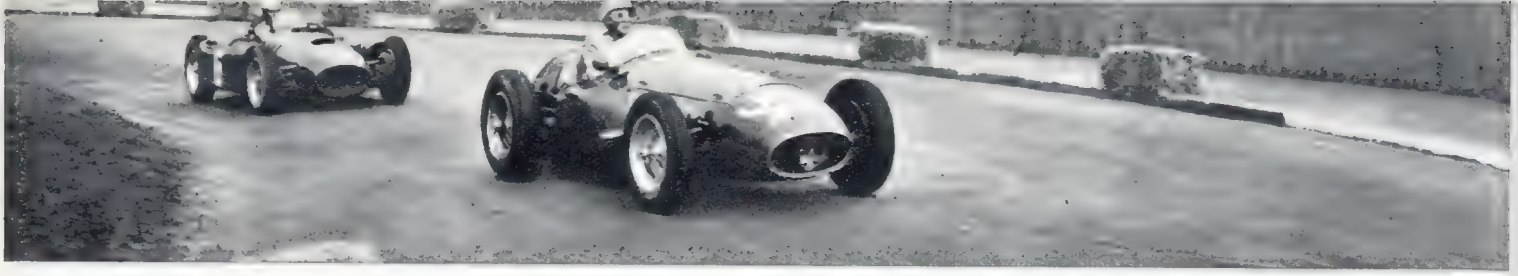
DIE RUNDREISE

Frankreich ist zu groß, um auf einer Fahrt alles sehen zu wollen! Kennen Sie dieses Land noch nicht, so bekommen Sie so am besten einen Überblick: Genf – Lyon – Grenoble – Grasse – Nice – Toulon – Avignon – Arles – Le Puy – Mont Dore – Bordeaux – Arcachon – La Rochelle – Nantes – Vannes – Le Pouldu – Rennes – Le Mant St. Michel – Laval – Tours – Orleans – Paris – Strasbourg. Nach Paris fährt man erst zum Schluß.

KLEINE TIPS

Steht irgendwo auf einer Speisekarte „Casoulet", dann müssen Sie das unbedingt probieren! – Die Riviera ist nicht nur das Dorado der Millionäre, sondern auch das der Zeltleute! – Tischzeit meist nur von 12–2 Uhr! – Austern, Weißbrotstangen und Landwein sind billig! – Wer morgens um 6 Uhr nicht in den Halles centrales (Markthallen) von Paris war, kennt Paris nicht! – Zwiebelsuppe und Seeigel: ersteres enttäuscht nie, das andere alle die, die nichts davon verstehen! – Ist an einem Lokal keine Speisekarte ausgehängt, dann ist es teuer! – Die Schluchten des Tarntales kennt kein Mensch – deshalb sollten Sie hinfahren! – Kommen Sie den Leuten liebenswürdig entgegen, so sind es die Einheimischen doppelt! – Der Mehrpreis für Super-Kraftstoff macht sich auf jeden Fall bezahlt! – Hors d'Oeuvres variés müssen Sie unbedingt probieren! – St. Maries sur Mer ist das großartigste Erlebnis am französischen Mittelmeer! – Bouillabaisse ißt man mit der Gabel, indem man Weißbrotstücke drin vollsaugen läßt.

Ulrich Sempert.



Musso (Maserati) vor Ascari (Lancia)

Lancia siegt in Turin

Bei ihrem ersten Erscheinen in Italien und ausgerechnet in ihrer Heimatstadt Turin haben die Lancia zum erstenmal gewonnen, was für Lancia und die Turiner — die seit 1926, als Bordino mit dem Fiat 12-Zylinder 1500 ccm Grand Prix in Monza gewann, keinen eigenen Grand Prix-Wagen mehr hatten — natürlich großartig war.

Wenn auch eine Zeitdifferenz von fast 2 Minuten zwischen dem ersten und letzten Lancia bestand, schossen durch einen glücklichen Zufall die drei Wagen ganz dicht hintereinander über die Ziellinie hinweg. Ascari siegte, dritter wurde Villoresi und vierter Castellotti, der ein sehr schönes Rennen fuhr. Hätte er nach einem leichten Berühren der Strohballen nicht an der Boxe gehalten, dann hätte der junge Castellotti wahrscheinlich einen noch besseren Platz erreicht. Mieres schaltete sich mit dem Maserati in die Lancia-Gruppe ein und wurde zweiter. Selbst für Lancia ist dieser zweite Platz von Maserati nicht unangenehm gewesen, da er beweist, daß das Rennen nicht allzu leicht war.

Der Kampf spielte sich ab zwischen Maserati (mit — nach den argentinischen Rennen — etwas verbesserten Wagen und Behra, Musso, Mantovani, Mieres und dem Anfänger Perdisa als Fahrern), Ferrari (Farina, Trintignant, Schell) und den 3 Lancia von Ascari, Villoresi und Castellotti. Ferrari hatte seine allerletzte Type, den „Supersqualo", der am 22. März in Modena zum erstenmal probiert worden war, nicht eingesetzt. Als Privatfahrer nahmen außerdem noch Bira und Rosier (Maserati) und De Portago (Ferrari) am Rennen teil.

Der Turiner-Kurs ist ziemlich schnell (140 Durchschnitt) und an manchen Stellen etwas wellig. Schon beim Training war es klar, daß bei den Ferrari etwas nicht ganz in Ordnung war. Ferrari hat inzwischen in den mittleren Drehzahlbereichen die Leistung der 4 Zylinder-Motoren erhöht, was aber indirekt die Kurvenlage verschlechtert hat. In Turin haben manchmal die Räder, besonders auf unregelmäßigem Boden, ziemlich heftig durchgedreht, und der Wagen verlor an Stabilität, auch weil er ziemlich hart gefedert ist. Außerdem ist der Ferrari der kürzeste der heutigen Grand Prix-Wagen, was nicht ideal scheint. Selbst mit Farina war man nicht in der Lage, eine Gefahr für Lancia und Maserati zu bilden. Im Hinblick auf die kommenden Rennen hat Ferrari sicherlich in Turin wertvolle Erfahrungen gesammelt.

Anders sah es mit Maserati aus. Vor dem Rennen war die Meinung der Mehrheit, daß diese Firma hier gewinnen sollte. Behra hatte noch bis kurz vor dem Ende des Trainings die beste Zeit gefahren, und auch Mantovani und Musso waren mehr oder weniger an die besten Zeiten der Lancia (Ascari) gekommen; schließlich fuhr aber Ascari noch die beste Trainingszeit. Man fragte sich nur, ob die Lancia das Rennen durchstehen würden.

Beim Trainingsschluß hatte der junge italienische Fahrer Mantovani einen fürchterlichen Unfall. Ausgangs einer S-Kurve geriet der Wagen zu stark nach außen, berührte den Bordstein, stellte sich senkrecht auf die Nase, überschlug sich, schoß noch in den folgenden Tunnel, gegen dessen Wände er noch zweimal in 2 Meter Höhe prallte, und lag endlich, 80 Meter weiter, still. Mantovani, einem Fahrer sicherer Zukunft, mußte leider das linke Bein amputiert werden. Mit Mantovani verliert der italienische Rennsport einen seiner besten Nachwuchsfahrer.

An der gleichen Stelle flog im Training auch Bira heraus, landete aber nicht im Tunnel, sondern seitlich davon, nachdem er um einen knappen Meter einen 10 Meter-Sturz in den Po vermieden hatte.

Am Start gingen sofort die Maserati an die Spitze: Musso, Behra, Mieres. Hinter Mieres — vor Farina und den anderen — fuhr Ascari. Es wurde klar, daß Ascari diesmal auf seine bekannte Taktik, sofort wegzulaufen, verzichtet hatte. Zwar überholte er Mieres, blieb aber hinter seinem gefährlichsten Gegner Behra, dessen Motor übrigens einen neuen Zylinderkopf und neue Vergaser hatte und 15 PS mehr als die andern Maserati leistete.

Nach 13 Runden war aber Behra wegen Hinterfederbruch (der wellige Boden spielte seine mörderische Rolle) ausgeschieden. Farina und die anderen Ferrari-Fahrer hatten inzwischen schon langsam nachgegeben, ihr Abstand wurde immer größer. Nun kam Ascari dicht an Musso, der sehr sauber fuhr, aber einen Fehler machte, indem er hartnäckig den ersten Platz halten wollte, anstatt sich hinter Ascari zu legen und ziehen zu lassen. So jemanden wie Ascari dauernd und immer näher im Rückspiegel zu sehen, ist nicht das Beruhigendste, besonders für junge Fahrer, die am Anfang ihrer Laufbahn sind. So kam Musso in der 22. Runde in eine Kurve etwas zu schnell hinein, beschädigte seinen Wagen und konnte nicht weiterfahren. Jetzt hatte Ascari praktisch freie Fahrt. Der Abstand zu Mieres betrug etwa 20 Sekunden, und es war klar, daß der Lancia nicht mehr zu fangen war. Farina hatte inzwischen wegen Getriebeschaden aufgegeben, der erste Ferrari-Fahrer war jetzt Trintignant. Dieser mußte aber kurz vor dem Ende wegen Hinterachsbruch ausscheiden. Das Rennen endete in der Reihenfolge Ascari, Mieres, Villoresi, Castellotti. Erst mit drei Runden Abstand kam der erste Ferrari von Schell. Der erste, der zu den Lancia-Boxen lief und herzlichst gratulierte, war Lampredi, der Chefkonstrukteur von Ferrari.

Das Verhalten der Lancia hat einen guten Eindruck gemacht. Zwar war das Rennen nicht sehr stark umkämpft, aber immerhin sind die Lancia nicht nur die Sieger, sondern auch die einzigen Wagen gewesen, die ohne die geringste Störung die 90 Runden durchfuhren. Gute Beschleunigung, gute Straßen- und Kurvenlage auch auf welligem Boden, gute Bremsen. Die mehrleistenden Barcelona-Motoren, die durch schwächere anläßlich der argentinischen Rennen zwecks größerer Sicherheit ersetzt worden waren, sind nun wieder verwendet worden und haben diese Dauerprobe glänzend überstanden; dabei war das Rennen mit fast 400 km nicht kurz. Die Leistung dieser Motoren ist nicht enorm (etwa 250 PS), man muß aber bedenken, daß dieser Wagen auch der leichteste von allen ist, so daß man es sich leisten kann, einige PS weniger als die Gegner unter der Haube zu haben. Etwa 15 weitere PS soll man übrigens den Fahrern jetzt als Ostergeschenk versprochen haben.

Der schöne Erfolg der Lancia wurde durch das Versagen der Ferrari natürlich erleichtert. Dazu kommt noch, was die Maserati betrifft, der Ausfall von Behra und das Herausfliegen von Musso. Die schnellste Runde von Behra, im Rennen die Tatsache, daß Musso, solange er im Rennen war, vor Ascari lag, und schließlich die Stabilität der Maserati selbst (Ascari schien sich mehr als Musso in den Kurven anzustrengen) sind Feststellungen, die man erwähnen muß, wenn man objektiv reden will. Die Lancia waren zweifellos hier die Sieger und haben es verdient, weil sie sehr gut vorbereitet waren und nicht die geringsten Mängel zeigten, haben aber, da ihre gefährlichsten Gegner bald verschwunden waren, auch eine große Portion Glück gehabt. Es ist auf alle Fälle bei ihnen ein klarer Fortschritt zu erkennen. Zugunsten Lancias steht auch die Tatsache, daß sich die Wagen auf schlechter Fahrbahn haltbarer als ihre Gegner erwiesen haben, da keiner von ihnen die bei Ferrari und Maserati (auch Perdisa mußte wegen Hinterachsbruch ausscheiden) aufgetretenen Schäden erlitt. Diese interessanten und böse aussehenden 8-Zylinder kommen jetzt offenbar ins technische Gleichgewicht mit den anderen italienischen Rennwagen, von denen allerdings der Maserati heute noch der beste zu sein scheint.

Corrado Millanta

Ergebnisse:

1. Ascari (Lancia) 2.40,21 1/5 141,437 km/st, 2. Mieres (Maserati) 2.40,48 3/5, 3. Villoresi (Lancia) 2.42,05 4/5, 4. Castellotti (Lancia) 2.42,06, 5. Schell (Ferrari). – Schnellste Runde: Behra (Maserati) in 1,44 1/5 (145,384 km/st).

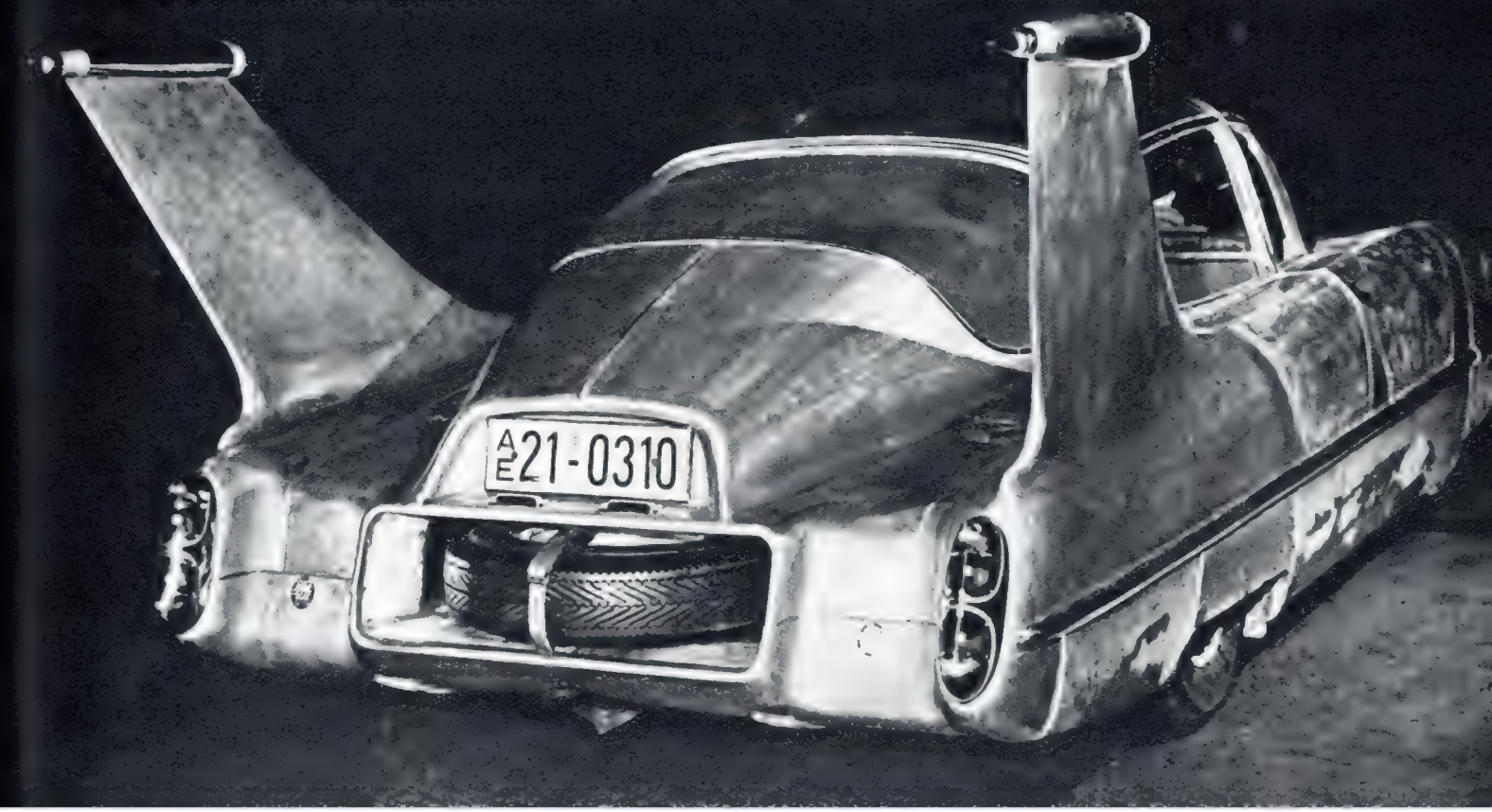
Das Lancia-Trio: Castellotti, Villoresi, Ascari Fotos: Millanta

EIN TRAUMWAGEN VON BORGWARD

Dieses der Konstruktion und dem Aussehen nach gewiß nicht alltägliche Automobil verblüfft bei gelegentlichen Probefahrten die Leute in der Umgebung Bremens. Dr. Borgward und seine Konstrukteure haben sich da ein wahrlich unkonventionelles Fahrzeug ausgedacht, eine Art von „Traumwagen", der derzeit Gegenstand eingehender Versuche ist.

Der Wagen besitzt einen wassergekühlten 2½ Liter-Boxermotor, Leistung etwa 125 PS, und Frontantrieb. Die Karosserie besteht weitgehend aus Leichtmetall, sie sitzt auf einem Zentralrohrrahmen. 200 km/st sollen bisher schon erreicht worden sein, und man will noch mehr herausholen. Mit den merkwürdigen Heckflossen, die oben Positions- und Schlußlichter tragen, soll eine größere Fahrsicherheit bei hohem Tempo in bezug auf die Seitenwindempfindlichkeit erzielt werden.

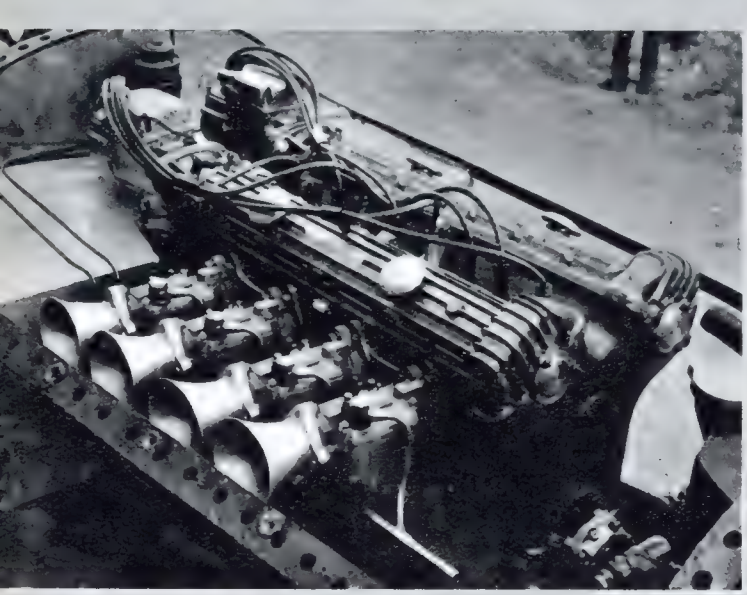
Ähnlich wie seinerzeit der Prototyp 1800, aus dem später der 2400 wurde, soll dieser „Traumwagen" als Demonstrations- und Studienobjekt auf der Frankfurter Automobilausstellung im Herbst gezeigt werden. Ob er dann jemals in Serie kommt, ist natürlich noch in keiner Weise abzusehen. Wir haben uns jedenfalls sagen lassen, daß man im Werk der Meinung sei, Borgward könne ein Modell dieser oder ähnlicher Konzeption für etwa 12 000 Mark liefern – errechnet nach dem berühmten Kilopreis und wohl auch unter Zuhilfenahme eines kräftigen Schusses Optimismus. Fotos: Georg Schmidt



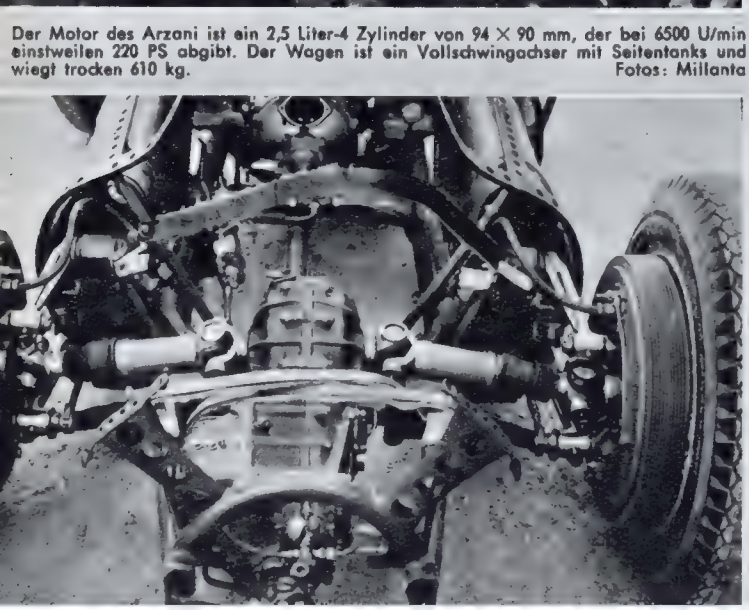
Schon mal gehört?

Arzani - Grand Prix

Wenn es auf dem Gebiet der Rennwagen-Konstruktion Künstler der Improvisation gibt, dann sind es die Italiener. Was anderwärts mit wissenschaftlichem Ernst und enormem Zeit- und Geldaufwand unter Heranziehung der besten Köpfe durchexerziert wird – nämlich die Entwicklung eines Rennwagens –, das wird in Italien mit unnachahmlicher Eleganz und südländischem Temperament gehandhabt. Man denke nur an Ferrari, der jährlich mehrere Renn- und Sportwagen-Neukonstruktionen entwickelt, die alle konkurrenzfähig sind. Aber selbst für italienische Verhältnisse ist es einmalig, daß einige rennbegeisterte Freunde privat einen Grand Prix-Wagen zeichnen, konstruieren und verwirklichen lassen. In Mailand ist das vor 1½ Jahren geschehen, und jetzt ist der Formel 1-Wagen, der nach seinem Konstrukteur vermutlich Arzani heißen wird, fertiggestellt. Hoffentlich hören wir noch mehr von ihm!



Der Motor des Arzani ist ein 2,5 Liter-4 Zylinder von 94 × 90 mm, der bei 6500 U/min einstweilen 220 PS abgibt. Der Wagen ist ein Vollschwingachser mit Seitentanks und wiegt trocken 610 kg. Fotos: Millanta



Runde um Runde

Die Mercedes-Benz-Rennmannschaft befindet sich seit ihrer Rückkehr aus Argentinien mit kurzen Unterbrechungen bei Trainingsfahrten auf der Mille Miglia-Strecke. Sie wurden in der Hauptsache von Kling und Herrmann, zu denen sich zeitweise auch Moss gesellte, mit dem Einsatzwagen MB 300 SLR durchgeführt. Die Fahrten galten nicht allein dem Studium der Strecke, sondern auch der intensiven Prüfung des 300 SLR. Dabei ergab sich eine zufriedenstellende Leistungsfähigkeit des Achtzylinder-Motors, der auch, was das Stehvermögen anbetrifft, dem rund 1600 km langen Rennen gewachsen sein dürfte.

Inzwischen ist auch Fangio in Italien eingetroffen und hat sich am letzten Training beteiligt. Stirling Moss, der nach seiner Rückkehr aus den USA sofort nach Mailand weiterflog, erlitt bei Forli schon seinen zweiten Trainingsunfall, als sein Mercedes mit einem Lastwagen kollidierte und beschädigt wurde. Der Lastwagen war mit Bomben beladen . . .!

Kling benützte die Trainingspause über Ostern, um sich einige Tage auf dem Allgäuer Berghof zu erholen. Hat man die Vorgänge in Italien in den letzten Wochen eingehend verfolgt, so kommt man zu der Feststellung, daß die Daimler-Benz AG. das schwerste Straßenrennen Europas mit außergewöhnlicher Gründlichkeit vorbereitet. Man ist sich in Untertürkheim anscheinend der Tatsache bewußt, daß die neuen Sechszylinder 3,75-Liter-Ferrari eine sehr schwere Konkurrenz darstellen. Allein die ausgezeichnete Streckenkenntnis der italienischen Rennfahrer ist ein nicht zu unterschätzender Vorteil für die Konkurrenz.

*

Aus Argentinien erreichten uns Nachrichten, daß Gonzalez in diesem Jahr auf Grund der in Belfast 1954 erlittenen Sturzverletzungen nicht voll einsatzfähig sei. Der Argentinier soll von dem Engländer G. A. Vandervell aufgefordert worden sein, den Vanwall in der kommenden Saison zu fahren. Außerdem vermutet man, daß er Verbindungen mit Alfa Romeo aufgenommen hat. Das Verhältnis von Gonzalez zur Scuderia Ferrari ist bekanntlich nicht gerade das beste. Allerdings glauben wir nicht, daß er bei Alfa Romeo schon sehr bald Einsatzmöglichkeiten vorfinden wird. Wie wir aus Italien erfahren, soll Alfa Romeo die Rennwagenentwicklung nicht mit dem notwendigen Nachdruck betreiben. Man arbeitet zwar an einem 12 Zylinder 2,5-Liter-Aggregrat, hat sich aber mit der Aufstellung einer Rennmannschaft noch nicht sehr intensiv beschäftigt.

*

Daimler-Benz-Generaldirektor Dr. Könecke befaßte sich bei einem Referat vor Vertretern der deutschen Sportpresse mit dem Sinn des Maschinensportes. Die interessanten Ausführungen des Mercedes-Chefs ließen erkennen, daß man sich in Zukunft mehr dem Sportwagensport zuwenden werde. Daimler-Benz produziert im Augenblick zwei Sportwagenmodelle, die in der ganzen westlichen Welt Absatzmöglichkeiten haben. Es liegt nahe, diese Fahrzeuge durch die Teilnahme an Sportwagenrennen mit einem speziell dafür entwickelten Rennsportwagen nachdrücklich zu propagieren. Außerdem ist die Relation Rennsportwagen und Seriensportwagen eine engere als bei einem für reine Rennen entwickelten Formel-Wagen, der noch dazu hervorragende technische Kräfte im Werk bindet, die der produktionsgebundenen Entwicklung fehlen. Wir dürften nicht fehlgehen, wenn wir das Jahr 1955 als den Höhepunkt im Grand Prix-Sport für Daimler-Benz bezeichnen, und es sollte uns auch nicht überraschen, wenn sich das Untertürkheimer Werk im nächsten Jahr nur noch den großen Sportwagenveranstaltungen widmet. Allerdings scheint uns da eine erfolgreiche Verteidigung des Weltmeistertitels in diesem Jahr Voraussetzung zu sein.

*

In der letzten Zeit wurde sehr viel mit Ranglisten der Rennfahrer experimentiert. Meiner Meinung nach ist es außerordentlich schwer, hierbei eine gerechte Qualifizierung vornehmen zu können. Während mir die Einstufung von Fangio und Ascari als absolute Spitze durchaus gerecht erscheint, glaube ich, daß Farina dabei zu kurz gekommen ist. Die fahrerischen Qualitäten des 48jährigen Turiners sind heute noch so hervorragend, daß er allen Fahrern, die nach den beiden Spitzenreitern eingestuft wurden, jederzeit sehr gefährlich werden kann. Was den Kampfgeist Farinas anbelangt, empfiehlt es sich, Corrado Millantas Aufsatz über Giuseppe Farina in der neuesten Ausgabe der Motor Revue zu lesen.

*

Der Circuit des Grand Prix von Dakar erlebte beim letzten Wettbewerb Durchschnittsgeschwindigkeiten, die ihn den schnellsten Rennstrecken der Welt nahebringen. Rosier erreichte mit seinem neuen 3-Liter Ferrari für die schnellste Runde dieses Sportwagenrennens 196,97 km/st . . . Gesamtsieger der Rallye Lyon–Charbonnières wurden Houel/Pilett auf Alfa Romeo vor Cotton/Alain auf Salmson. Bei den Sportwagen bis 1600 placierten sich Michy/Estager auf Denzel strafpunktfrei als erste. Die Klasse über 1600 ccm gewannen hier Reip/Bovens, die ebenfalls strafpunktfrei blieben, auf einem BMW Special. Bei den modifizierten und Gran Turismo-Wagen gab es in der Klasse bis 1000 ccm einen DKW-Sieg mit Penon/Grier . . . Gazetta dello Sport brachte eine Notiz über einen neuen, in Entwicklung befindlichen Formel 1-Rennwagen. Es soll der 750 ccm-Stanguellini sein, der mit einem Kompressor ausgerüstet wird. Der außergewöhnlich leichte Stanguellini, der übrigens ebenfalls in Modena hergestellt wird, soll möglicherweise schon in Monte-Carlo starten . . . Die speziell zur Bearbeitung der Sebring-Proteste gebildete AAA-Kommission bestätigte inzwischen Hawthorn/Walters auf Jaguar als offizielle Sieger des 12-Stundenrennens. Die Sieger hatten – laut AAA – einen Vorsprung von 25,4 Sekunden vor dem Ferrari von Shelby/Hill. Der in Texas ansässige Fabrikant Guiberson, Besitzer des Shelby/Hillschen Ferrari, hatte für seine Männer einen Vorsprung von 3 Minuten 14 Sekunden vor dem Jaguar angemeldet . . . Die beiden an der Mille Miglia teilnehmenden Aston-Martin werden von Parnell und Frère gesteuert werden . . . Der nächste FIM-Kongreß wird vom 10. bis 14. Mai in Düsseldorf abgehalten . . . Ein Denzel WD 1300 gewann die 1300er Klasse bei der französischen Rallye Touraine vor Esmery auf Porsche 1300 Super. Der Denzel war mit dem Ehepaar Michy besetzt . . . 22 neue internationale Rekorde der Klassen bis 350, 500, 750 und 1000 ccm stellte eine Moto Guzzi-Mannschaft mit den Fahrern Anderson, Dale, Kavanagh und Agostini auf einer 350 ccm-Maschine in Linas-Montlhéry auf. Es wurden insgesamt 1697,12 km/st mit einem Gesamtdurchschnitt von 141,00 km/st zurückgelegt . . . Der Wertungsmodus für die Deutsche Automobilmeisterschaft wird den internationalen Bestimmungen angeglichen. Er lautet demnach 8 – 6 – 4 – 3 – 2 und 1 Punkt für den Fahrer der schnellsten Runde, wenn er innerhalb der Wertung ankommt . . . Fünf Tote gab es beim Fußballendspiel um die südamerikanische Meisterschaft in Santiago de Chile, als Zuschauer das Haupttor des bereits ausverkauften Stadions eindrückten und es zu einer Panik kam. Da sage mir einer etwas gegen Automobilrennen . . . In der Nähe von Montevideo wurde mit dem Bau einer neuzeitlichen Autorennbahn begonnen. Sie soll bis zum Herbst fertiggestellt sein. Der Automobil-Club von Uruguay trägt sich mit der Absicht, im Anschluß an die argentinischen Rennen im Februar einen Großen Preis von Uruguay zu veranstalten . . .

*

General Peron hat einen Motorradrennstall gegründet, dem 500 ccm Gilera vom Typ Saturno zur Verfügung stehen. Peron bemüht sich ferner, von Gilera einige Vierzylinder-Rennmaschinen zu erhalten.

*

Der neue 1,5-Liter Vierzylinder Maserati Rennsportwagen 150 S wiegt 580 kg. Ingenieur Perdisa führte mit ihm Versuchsfahrten im Autodromo von Modena durch. Übrigens, 200 PS, wie eine bekannte deutsche Tageszeitung kürzlich meldete, leistet er wirklich nicht, auch nicht annähernd. Der 1,5-Liter Porsche 550 Spyder kommt jetzt bestenfalls auf 113–114 PS. Fangio stattete während des Mille Miglia-Trainings Maserati einen Besuch ab. Gümo

In der BP-Raffinerie in Hamburg-Finkenwerder, wo der erste Platformer des europäischen Kontinents steht, wird das über Platin veredelte Benzin hergestellt.

Benzin über Platin veredelt

„Meine Werkstatt gab mir den Tip, und so habe ich es einmal mit dem neuen Benzin versucht. Daß ein moderner Kraftstoff nicht klingelt, halte ich für selbstverständlich, aber diesmal kam noch etwas anderes hinzu: mein Motor läuft weicher. Ich kann jetzt bei 30 Kilometern im direkten Gang rasant beschleunigen, ohne daß der Motor stuckert. Die Maschine ist also elastischer geworden. Wie ein Sechszylinder. Außerdem verbraucht der Wagen weniger. Woran liegt das?"

So äußerte sich kürzlich ein passionierter Autofahrer. Einer von denen, die es im Ohr haben und im Gefühl, wenn sich unter der Motorhaube etwas tut. Und die es dann immer ganz genau wissen wollen. Man muß ihm also die Geschichte vom Platformer erzählen, von den Aromaten und Iso-Paraffinen.

Das Ganze ist Zauberei. Für uns Autofahrer wenigstens. Für den Chemiker ist es eine Sache von Atomen und Molekülen. In Zahlenkolonnen, Buchstaben und Strichen auf dem Papier darzustellen. Mithin also ganz logisch.

Platforming ist das modernste Verfahren, erstklassigen Kraftstoff zu produzieren. Gewissermaßen der „dernier cri" der Benzinherstellung. „Plat" ist die Abkürzung von Platin, „forming" heißt umformen. Mit Platin Benzin umformen, Benzin veredeln —, das ist es.

Benzin besteht aus Kohlenwasserstoffen: aus Paraffinen, Naphthenen, Olefinen und Aromaten. Leider ist der Prozentsatz an Paraffinen und Naphthenen im Rohöl, dem Ausgangsprodukt unserer Fahrbenzine, besonders hoch. Leider, denn diese Kohlenwasserstoffe neigen im Motor zum Klopfen. Sie sind Klingelwasser. Da nützt alles Destillieren nichts. Naphthene bleiben Naphthene und Paraffine eben Paraffine. Und sie klingeln. Da helfen nur Klopfbremsen. Sie werden dem Kraftstoff zugesetzt und vermindern das Klopfen, sind aber nicht immer eine reine Freude für den Motor.

Anders das Platin. Es wird dem Benzin nicht beigemengt, sondern man benutzt es als Katalysator. Normales Schwerbenzin, unter Hochdruck gesetzt, zum Sieden gebracht und über Platin-Kontakte geleitet, schmilzt dahin wie Butter in der Sonne. Platin wirkt auf ordinären Klingelsprit wie eine Gehirnwäsche. Es ändert den Charakter. Die hartnäckigsten Kohlenwasserstoffe werden unter seiner Berührung zu „besseren Menschen". Sie nehmen Molekularstrukturen an, die spätere Mißhandlungen vertragen. Sie befreien sich von einem Teil ihres Wasserstoffes und bilden trotz ihrer Erdölabstammung reales Benzol und andere Aromaten. Aromaten sind klopffest und geben die weichere Verbrennung.

Die Normal-Paraffine bequemen sich zu einer nützlicheren Umgruppierung und werden, es ist eben Zauberei, zu den höchst klopffesten Iso-Paraffinen. Das Endprodukt heißt „Platformat" und hat Oktanzahlen bis zu 100. Im Verlauf der Platin-Katalyse verflüchtigt sich der Schwefel in gasförmiger Verbindung als Schwefelwasserstoff. Was der Motor später danken wird.

Das alles vollzieht sich in dem großen Platformer, der auf dem Gelände der BP-Raffinerie in Hamburg-Finkenwerder arbeitet. DIE BP BENZIN- UND PETROLEUM-GESELLSCHAFT war das erste Mineralölunternehmen auf dem europäischen Kontinent, das einen solchen Platformer baute und in Betrieb nahm. Walter Ostwald, der Senior der deutschen Kraftstoff-Fachjournalisten, schrieb nach einer Besichtigung:

„Der ungewohnte, ja geradezu neue Ausdruck ‚Platformat' ist keineswegs die Bezeichnung einer neuen Damenmode, sondern etwas ähnliches wie der bei der katalytischen Druckraffination des Benzols anfallende hochsiedende klopffeste Benzolschweif (Arsol). Platformat ist das Produkt eines wichtigen amerikanischen Verfahrens, welches erstmals in Europa von der BP in Hamburg in großem Umfang bei der Verarbeitung von Nahost-Rohöl eingesetzt wird. . . . ‚Platformat' wird zusammen mit Leichtbenzin zu ‚Fahrbenzin' vermischt, wobei die Qualität des Fahrbenzins besonders in bezug auf Klopffestigkeit steigt. . . . Wir Kraftfahrer freuen uns über diesen Fortschritt."

Mit diesem Spannband wirbt die BP an ihren Stationen für das neue über Platin veredelte Benzin.

Post will nicht Konkurrent sein

Als Diskussionsbeitrag zum Aufsatz „Postkutsche und Eisenbahn" im AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 5, Seite 22, übersandte uns der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen einen Artikel, der dieses Thema vom Standpunkt der Post aus betrachtet. Wenngleich wir in verschiedenen Punkten anderer Ansicht sind als der Verfasser dieses Artikels, bringen wir ihn ungekürzt und kommentarlos zum Abdruck.
Redaktion

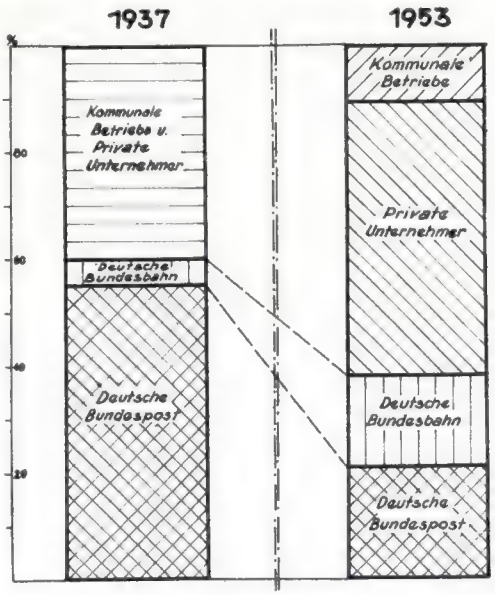
Der Verfasser des Artikels „Postkutsche kontra Eisenbahn" hatte sich zur Aufgabe gemacht, das Verkehrsproblem Nr. 1 „Defizit der Bundesbahn" unter einem Gesichtspunkt zu beleuchten, der nach seiner Auffassung der Öffentlichkeit noch nicht genügend bekannt ist. Die ganze Aufmachung des Artikels mußte jedoch den Anschein erwecken, als ob die finanzielle Lage der Bundesbahn durch den Kraftpostverkehr entscheidend beeinflußt wird. Das trifft nicht zu: Der Omnibusverkehr der Deutschen Bundesbahn bringt etwa 4 v. H. ihrer gesamten Personenverkehrs-Einnahmen; die Einnahmen im Kraftpostverkehr liegen nur um etwa 50 v. H. höher als die Einnahmen im Bahnbusverkehr und machen somit nur etwa 6 v. H. der gesamten Personenverkehrs-Einnahmen der Bahn aus. Da das Defizit der Deutschen Bundesbahn im Jahre 1953 aber mehr als 50 v. H. ihrer Personenverkehrs-Einnahmen betragen hat, dürfte eine Einstellung des Omnibusverkehrs durch die Post oder durch die Deutsche Bundesbahn als Konkurrenten des Schienenverkehrs ihre Finanzprobleme nur um eine geringfügige Nuance verschieben. Diese Feststellungen (von Bundesbahn-Experten) über den geringfügigen Einfluß des Omnibusverkehrs auf die Finanzprobleme der Bundesbahn treffen daher auch auf den Kraftpostverkehr zu.

Bleibt also die Frage, ob die Personenbeförderung zu den Aufgaben der Post gehört. Diese Frage kann nur aus einer Gesamtschau der Entwicklung der Post und ihrer Struktur heraus beantwortet werden.

Daß der zur Debatte stehende Kraftpostdienst zu den arteigensten Aufgaben der Post gehört, wird offenbar, wenn man sich zunächst die Tatsache vor Augen hält, daß die Post die einzige Behörde ist, die in Erfüllung ihrer Aufgaben überall, ausgenommen an ganz unbedeutenden Orten, Dienststellen unterhalten muß, daß sie also über ein natürlich gewachsenes und das am weitest verzweigte Dienstnetz verfügt. Da die Post, um ihren Aufgaben in der Nachrichtenübermittlung gerecht werden zu können, überall hin Verbindungen schaffen und aufrechterhalten mußte, war es nur natürlich, daß sie ihre „Postkutschen" gleichzeitig auch der Personenbeförderung dienstbar machte. Ein Dienst, der einem echten Bedürfnis entsprach, zumal auch nach dem Aufkommen der Eisenbahn weite Landstriche abseits vom Verkehrsnetz der Schiene und somit ohne Eisenbahn-Verbindung geblieben sind. Dieser Umstand hat die Post zum ältesten Personenbeförderungs-Unternehmen der Welt gemacht.

Demgegenüber ist es belanglos, daß sich im Ausland verschiedene Postverwaltungen nicht mehr mit der Personenbeförderung befassen; in Deutschland ist die Entwicklung ähnlich wie in Österreich, der Schweiz und anderen Ländern jedenfalls so verlaufen, daß die Mitbedienung des Personenverkehrs durch die Post heute im Prinzip genau so notwendig ist wie früher. Das bedeutet kein Streben der Post nach artfremder Beschäftigung, sondern die Erfüllung einer der Post auf den Leib geschriebenen Aufgabe.

Im Zeitalter des Motors ist die Post selbstverständlich voll motorisiert. Sie unterhält rund 24 000 Kraftfahrzeuge und Anhänger, von denen rund 4200 Omnibusse und Personenanhänger sind, d. h. 17 v. H. des Gesamtbestandes oder jedes 6. Fahrzeug. Um aber die anderen 83 v. H. der Fahrzeuge nützlich und



Anteile am deutschen Kraftfahrliniennetz

kostensparend einsetzen zu können, muß die Post ohnehin ein über das ganze Bundesgebiet ausgebreitetes Netz von Stützpunkten, Kraftwagenhallen, Werkstätten usw. unterhalten. In diese auch ohne den Kraftpostdienst nötige Stützpunkt-Organisation den Omnibusdienst einbauen zu können, stellt zweifellos einen wesentlichen Vorteil dar, über den andere Großunternehmen nicht verfügen. Zu diesem technischen Vorsprung kommt weiterhin kostensparend hinzu, daß die Post ihre eigenen Dienststellen zum Verkauf von Fahrscheinen heranziehen kann, ohne deshalb den Personalstand verstärken zu müssen. Ferner kann eine Reihe von Verwaltungsaufgaben des Kraftpostdienstes ohne Mehrkosten vom übrigen Postdienst übernommen werden. Die Möglichkeit zügiger Abbeförderung der Post durch Kraftposten wirkt zudem bei den Postdienststellen raumsparend und läßt die bei weniger häufig erfolgendem Abgang oft eintretenden Personalspitzen wegfallen. Besonderes Gewicht für den internen Postdienst hat die Möglichkeit schnellster Durchführung der täglich und an Zahlungstagen (z. B. Rentenzahltagen) auch außerordentlichen Geldtransporte, die durch die Kraftposten besonders sicher und billig geboten werden. Für den Postbenutzer aber bedeutet es, selbst wenn mit der durch Omnibusse häufiger gebotenen Postverbindung die Zahl der Postzustellungen nicht erhöht wird, oft sehr viel, die Möglichkeit zu erhalten, die ankommende Post bei der Bestimmungspostanstalt noch mehrfach am Tage abholen zu können; der Zeitgewinn bei der Postversorgung durch die Kraftposten gegenüber der durch Landkraftposten beläuft sich oft auf einen ganzen Tag, manchmal noch mehr, was hinwiederum für die Beschleunigung des Geldumlaufs von nicht zu unterschätzendem Gewicht ist.

Mir scheint damit dargetan zu sein, daß die Post sich aus zwingenden Gründen der Aufgabe der Personenbeförderung unterzogen hat und daß es ein Unding wäre, den zu diesem Zweck aufgebauten Kraftpostdienst aus dem Gesamtorganismus der Post herauszulösen und damit eine organisch gewachsene und zum Besten der Allgemeinheit gut funktionierende Einheit zu zerstören.

Postkutsche kontra Eisenbahn?

Es erhebt sich höchstens noch die Frage, inwieweit der Ausübung dieser Tätigkeit durch das Bestehen der Eisenbahnen natürliche Grenzen gesetzt worden sind, die ohne Schädigung der Interessen der Allgemeinheit nicht überschritten werden dürfen. Die sehr einfache Beantwortung dieser Frage lautet: Überall dort, wo durch die Eisenbahn brauchbare Verkehrsverbindungen geschaffen worden sind, sollte die Post keine eigenen Beförderungseinrichtungen unterhalten; überall dort aber, wo solche Schienenverbindungen fehlen, kann in dem Bestehen einer Eisenbahnstrecke kein vernünftiger Grund gesehen werden, weshalb die Post auf eigene Beförderungseinrichtungen verzichten sollte. Diese als Flächenverkehr zu bezeichnenden Einrichtungen wurden daher auch nach Einführung der Eisenbahnen — zunächst in Form der altbekannten Postkutscher- und Carriolpostlinien, später in Anpassung an die technische Entwicklung als Kraftpost-, Landkraftpost- und Päckereikraftpostlinien — beibehalten.

Eine andere Frage ist es, ob und inwieweit im Einzelfall durch die Eisenbahnen brauchbare Verkehrsverbindungen geschaffen

Auch für Ihren Diesel

VISCOBIL

HD Diesel-Motorenöl

löst Rückstände · bleibt lange aktiv
verhindert Korrosion · ist besonders druckfest

Verlangen Sie Druckschriften und Angebot

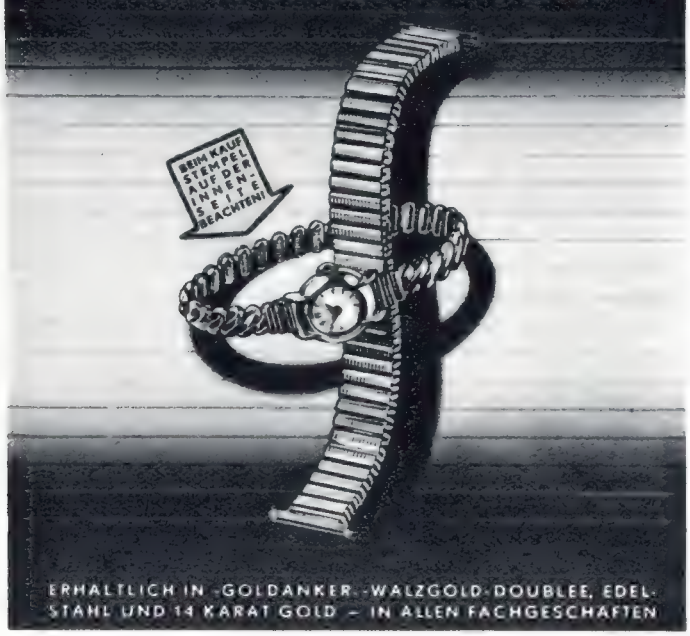
DEUTSCHE VISCOBIL ÖL GESELLSCHAFT M.B.H. HAMBURG

RJW

UHRARMBÄNDER

Elastofix und Fixoflex

DEHNBAR · VERSCHLUSSLOS · FÜR JEDEN ARM UND JEDE UHR PASSEND



ERHÄLTLICH IN -GOLDANKER- -WALZGOLD- DOUBLEE, EDELSTAHL UND 14 KARÄT GOLD – IN ALLEN FACHGESCHÄFTEN

BORGWARD

BORGWARD

3½-4 To

DIESEL

Der preiswerte Lastkraftwagen der Mittelklasse mit

- max. 4 to Nutzlast
- Druckluftvorspann zur Öldruckbremse
- Heizung u. Klimaanlage serienmäßig
- 95 PS - 2400 U/min.
- 14,5 l Normverbrauch

Zuverlässig im Einsatz - wirtschaftlich im Betrieb

DM 16900.-

BESSER fahren BORGWARD fahren

worden sind, die andere unnötig machen. Sie kann nur dort mit einem einfachen Ja oder Nein beantwortet werden, wo die Omnibuslinien entweder nur zwischen Bahnorten einer parallel laufenden Schienenverbindung verkehren oder ausschließlich Orte abseits der Schiene untereinander verbinden bzw. an einen Bahnort anschließen. In allen übrigen Fällen muß unter Berücksichtigung aller Einzelheiten wie Anmarschwege zu den nächsten Bahnhöfen, Brauchbarkeit der erreichbaren Bahnverbindungen für den jeweils von der Kraftfahrlinie zu erfüllenden Verkehrszweck usw. geprüft werden, ob es sich um einen Verkehr handelt, der auf der Schiene bedient werden könnte, oder nicht. Die Entscheidung hierüber wird bei der Einrichtung und wesentlichen Änderung der Linien jeweils von den zuständigen Verkehrsbehörden getroffen. Die Beurteilung durch eine neutrale Stelle stellt sicher, daß die Verkehrseinrichtungen nicht unter einseitiger Berücksichtigung von Post- oder Bahninteressen gestaltet werden. Diese neutrale Beurteilung hat es z. B. verhindert, daß die Benutzer „einer halben Zeitungsseite voll Kraftpostlinien" ohne brauchbare Verkehrsverbindungen gelassen worden sind, obwohl vom reinen Interessenstandpunkt aus gesehen die Verkehrsnotwendigkeit dieser Linien bestritten wird. Dies muß jedenfalls aus dem Artikel „Postkutsche kontra Eisenbahn" gefolgert werden.

Es ist nicht zu bestreiten, daß im Interesse einer vernünftigen Aufgabenteilung zwischen Schiene und Straße einige Korrekturen der augenblicklichen Verhältnisse notwendig und erwünscht sind. Eine davon wäre zum Beispiel die Wiederherstellung des natürlichen Tarifgefälles zwischen Schiene und Straße. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, daß seit langem im Rahmen der verkehrspolitischen Maßnahmen u. a. eine Anhöhung des Omnibustarifs von 6 auf 7,5 v. H. Pf/km angestrebt wird. Wenn der Omnibustarif wieder — wie es auf Grund der wirtschaftlichen Gegebenheiten für den Eisenbahnverkehr einerseits und den Omnibusverkehr andererseits auch gar nicht anders sein kann — fühlbar über dem Schienentarif liegt, dann wird sich allein schon aus dem Verkehrsaufkommen ergeben, ob die einzelnen Linien notwendig sind oder nicht. Bei den im Artikel „Postkutsche kontra Eisenbahn" aufgeführten angeblichen Konkurrenzlinien dürften sich dabei allerdings keine Überraschungen ergeben, weil alle diese Linien schon vor 1939, d. h. zu einem Zeitpunkt bestanden haben, als von der Tarifseite her ein starker Anreiz zur Bevorzugung des Eisenbahnverkehrs bestand. Es dürfte in diesem Zusammenhang aufschlußreich sein, daß mindestens zwei von diesen Linien von der Bahn an die Post verkauft worden sind.

Obwohl es infolge der derzeitigen ungesunden Tarifverhältnisse in dem einen oder anderen Fall vorkommen mag, daß auf Kraftposten, die für die Bedienung des Verkehrs abseits der Schiene eingerichtet worden sind, auch solche Fahrgäste befördert werden wollen, die wahlweise auch die Schiene benutzen könnten, sollte der Post dennoch nicht die Absicht unterstellt werden, den Kraftpostverkehr zu Lasten der Schiene auszuweiten. Gegen eine solche Vermutung spricht allein schon die Tatsache, daß gerade die Post für die Wiederherstellung eines fühlbaren Tarifgefälles zwischen Schiene und Straße eintritt.

Was von der Behauptung, die Post habe im Jahre 1954 das Zehnfache dessen investiert, was sie im Jahre 1953 in ihren Omnibusbetrieb hineingesteckt hat, zu halten ist, beweist die Tatsache, daß sie im Jahre 1953 50 v. H. Omnibusse mehr beschafft hat als im Jahre 1954.

Die Ausführungen über ein der Bahn in der nationalsozialistischen Aera angeblich zugefügtes Unrecht treffen nach meinen Informationen nicht zu. Wie kann man auch das Bahn/Post-Abkommen von 1940 als charakteristischen Fall von nationalsozialistischem Unrecht bezeichnen, der wie jedes andere Unrecht eine Wiedergutmachung verdient hätte, wenn man aus der amtlichen Statistik ohne weiteres ersehen kann, daß der Anteil der Bahn am gesamten Omnibusnetz (kommunale Betriebe, private Unternehmen, Post und Bahn) im Jahre 1937 — also vor dem Abkommen — nur 5 v. H., im Jahre 1953 aber 17 v. H. betrug? Die Anteile der Post betrugen demgegenüber im Jahre 1937 55 v. H. und im Jahre 1953 nur noch 21 v. H.

Kann wirklich jemand, dem diese Tatsachen bekannt sind, der Auffassung sein, daß die Personenbeförderung eine artfremde oder gar für die Allgemeinheit schädliche Betätigung der Post darstellt? *JOB.*

Giro Sicilia 1955

Sowohl das Debut zweier neuer italienischen Sportwagen der großen Klasse als auch eine besonders starke Beteiligung von 160 Mannschaften, haben das Interesse der Fachwelt für die diesjährige Sizilienrundfahrt geweckt, die am 3. April gleichzeitig als eines der schwierigsten und bekanntesten Sportwagenrennen die europäische Saison einleitete. Besondere Bedeutung kam auch heuer dem „Giro Sicilia" als einer Art Generalprobe für die Mille Miglia zu. Siziliens sportbegeisterte Jugend bedauerte zwar sehr das Fernbleiben der großen „Asse" Villoresi und Ascari. Zur Feuertaufe erschienen, gelenkt von Taruffi, dem Vorjahrssieger des Giro Sicilia, der neueste „Sperimentale"-Prototyp aus dem Hause Maranello, ein 3,75 Liter Sechszylinder-Ferrari mit Doppelzündung und drei Vergasern in einem niedrigen Chassis mit kurzem Radstand und einer vorn und rückwärts stark nach unten gezogenen Karosserie, als auch zwei der neuen Dreiliter-Maserati, ebenso Sechszylinder, gesteuert von dem jungen Musso und Vittorio Marzotto. Überraschend gegenüber manchen Premierenenttäuschungen des Vorjahres haben beide Fahrzeuge ihre Generalprobe bestanden, die 1080 km der Strecke mit ihren 10 000 Kurven durchgehalten und alle bisherigen Rekorde gebrochen. Sie haben sich während des größeren Teils des über 10stündigen Rennens mit wechselnden Abständen von nur 5 bis 9 Minuten als fast ebenbürtig erwiesen und dürften für die Untertürkheimer Sportwagen in Brescia harte Gegner abgeben. Wenn es nichtsdestoweniger zu keinem sensationellen Duell zwischen den beiden neuen Wagen kam, so war hiefür nur maßgebend, daß vom Start weg die beiden Ferrari von Taruffi und Maglioli mit einem noch nicht dagewesenen Tempo loszogen und bis Enna, der Halbzeit, bereits einen Vorsprung von 9–11 Minuten herausgefahren hatten, den Musso auf den nun folgenden etwas schnelleren Strecken nicht mehr aufholen konnte. Bis auf 6 Minuten bringt er es noch in Gela, doch in Messina sieht er die Aussichtslosigkeit des Kampfes ein und wird mit 22 Minuten Abstand sicherer Dritter. Publikumsattraktion ist natürlich in dieser 15. Sizilienrundfahrt – und die Strecke ist wiederum gesäumt von Hunderttausenden temperamentvoller Sizilianer – der Kampf Maglioli contra Taruffi. Bis Gela beträgt der Abstand kaum 2 bis 3 Minuten mit dem Dreiliter Magliolis in klarer Führung, doch dann setzt Taruffi zur ausschlaggebenden Attacke an und zieht in den Geraden vor Catania an seinem Markenkamerad vorbei. Bis Palermo, wo bereits seit den Morgenstunden die Massen in dichten Reihen die Ankunft der Übriggebliebenen von den 160 gestarteten Konkurrenten erwarten, kann Taruffi schließlich noch einen Vorsprung von 8 Minuten herausholen.

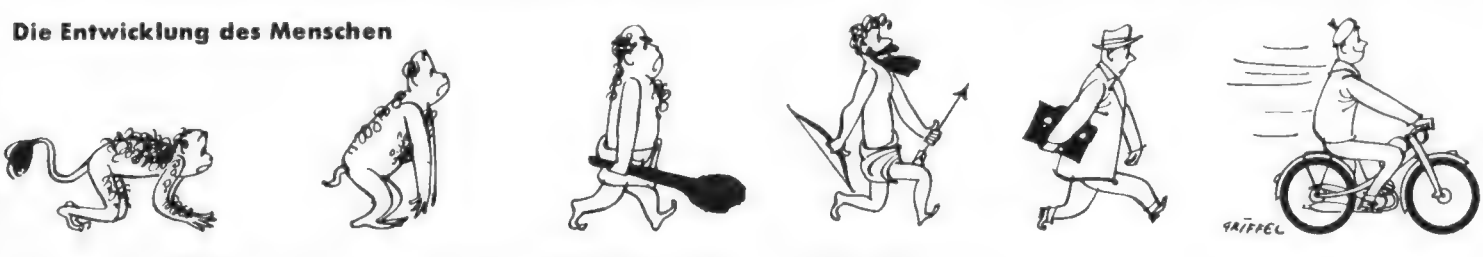
Weder Marzotto mit dem zweiten Dreiliter-Maserati noch einer der übrigen fünf Ferrarifahrer der großen Sportwagenklasse über Zweiliter, wie Colocci, Scaminacci, Tramontana, Minzoni oder Bordonaro, konnten in den Kampf der Favoriten eingreifen. Wie stets bei den Sizilienrundfahrten waren auch in diesem Jahr die Zweiliter-Sportwagen den Großen hart auf den Fersen. Nach dem Ausfall Valenzanos, der mit Pucci zusammen mehr als Dreiviertel der Strecke führt, bezieht Della Favera hinter Musso den vierten Platz im Gesamtklassement, gefolgt von Puccis Maserati. Auch sie haben die Rekordzeiten des letzten Jahres nochmals unterboten. Dasselbe gelingt in den Kategorien bis 750 dem Stanguellini Cecchinis und bei den 1100ern dem Osca Brandis.

Bei den Tourenwagen sind die Dyna Panhards der Franzosen Cazon, Cotton und Blanchard die Überraschung in Sizilien; sie hängen mit weit über einer Stunde Vorsprung die Fiat 500 und 600 ab und unterbieten ihre eigenen Rekorde um eine halbe Stunde. Zwanzig Fiat 600 starteten in einer eigenen „Unterkategorie", doch Sieger Scampinato's Zeit von 14.42 (73,4 km/st Durchschnitt) enttäuschte im Vergleich mit der Zeit von 14.37, die im Vorjahr von Parla (Fiat 500 C) herausgefahren wurde, oder gar mit den 13.32 von Cottons Dyna.

Einen neuen Rekord setzt es auch bei den Zweiliter-Gran Turismos, in welcher Klasse der Alfa Romeo 1900 SS von Ribaldi an dem Fiat V 8 von Arezzo und Toselli einen harten Gegner findet, schließlich aber mit 94.6 km/st einen klaren Sieg und Rekord landet. Als Vierter wird in dieser Klasse mit einer Zeit, die an die Vorjahrsrekorde fast heranreicht, der einzige „Solofahrer" abgewunken. Es ist der Deutsche Ludwig Fischer, der trotz schwerstem Handicap in der Zweiliterklasse mit seinem Porsche Super 1500 als Privatfahrer teilnahm. Sein Unternehmen mutete als Husarenstück an und wurde kaum ernst genommen: Weder blieb ihm Zeit für ein Training noch kannte er die Strecke oder mehr als 5 Worte Italienisch! Nach vierjähriger Pause war er immerhin die erste und noch dazu erfolgreiche Beteiligung an diesem schweren Rennen!

E. Wiese

Ergebnisse: 1. Taruffi, Ferrari, 10:11:19²/₅ = 105,99 km/st; 2. Maglioli, Ferrari, 10:19:34⁴/₅ = 104,58 km/st; 3. Musso, Maserati, 10:33:54; 4. Della Favera, Ferrari, 11:05:12; 5. Pucci, Maserati, 11:06:34.



NSU

Die NSU-Quickly ist das meistgekaufte Moped Deutschlands.

Preis **DM 540.-** Anzahlung **DM 145.-**

Führerscheinfrei!
Steuerfrei!
Zulassungsfrei!

Nicht mehr laufen - Quickly kaufen!

Keilform

Messkammer-Tankwagen

Selbsttragend · Leichtmetall

geringeres Eigengewicht
höhere Nutzlast
gute Ablauf-Eigenschaften

STRÜVER HAMBURG
TANKWAGENBAU

GRIEB

Er war der Erste!

„BECKER-MEXICO"

Der vollautomatische Autosuper mit Mittelwelle und UKW. Seit 1½ Jahren in der Praxis tausendfach bewährt! Jetzt auch als Omnibus-Gerät. Er bietet Bequemlichkeit und höchste Sicherheit für Fahrgäste und Fahrer. Ohne den Blick von der Fahrbahn zu wenden, wird das Gerät bedient. Jeweils ein Tipp nur auf die Taste, und der nächste Sender stellt sich von selbst haarscharf ein!

Vor 18 Monaten noch eine Sensation, heute schon eine vielbegehrte Selbstverständlichkeit.

Becker-Autoradio

MAX EGON BECKER - AUTORADIOWERK - KARLSRUHE

KRAUSS-MAFFEI
MÜNCHEN

ZUVERLÄSSIG

RENTABEL

SCHNELL

LEICHTBUS KML 110

Accumulatorenwerk Hoppecke Carl Zoellner + Sohn
Hoppecke/Westfalen

HOPPECKE

Die immer zuverlässige Batterie für Zündung, Starter, Licht!

Aufgepicktes

Die Direktion der französischen Gendarmerie veröffentlichte die Verkehrsunfallbilanz des vergangenen Jahres. Die Tatsache, daß die Zahl der Unfälle nicht im gleichen Maße zunahm wie der Kraftfahrzeugbestand, ja, daß sich in Frankreich die Zahl der Todesopfer sogar leicht verringerte, betrachtet die französische Gendarmerie als Bestätigung dafür, daß die Automobilisten von Jahr zu Jahr disziplinierter fahren. Auch in Deutschland hat die Zahl der Unfälle bei weitem nicht in dem Maße zugenommen, wie man dies im Hinblick auf den immer dichter werdenden Verkehr erwartet hatte. Dieses erfreuliche Ergebnis wird aber in Deutschland amtlicherseits völlig anders motiviert als in Frankreich. Der deutsche Amtsschimmel schüttelt seine Mähne und wiehert: Ja — das kommt nur daher, daß der letzte Sommer so verregnet war, da sind die Leute weniger spazierengefahren. Nun mag das Wetter tatsächlich eine gewisse Rolle in diesem Sinn gespielt haben, doch wird dieser positive Einfluß dadurch kompensiert, daß bei schlechtem Wetter der Verkehr in erhöhtem Maße gefährdet ist. Daran haben unsere Bürokraten wohl nicht gedacht.

*

Bundeskanzler Konrad Adenauer setzte sich auf einer Kabinettssitzung, wie „Der Spiegel" berichtet, ungewöhnlich scharf mit dem Einfluß der Lobbyisten auf den Bundestag auseinander, der bei der Beratung des Verkehrsfinanzgesetzes besonders deutlich in Erscheinung getreten sei. Es sei absurd, meinte der Kanzler, daß die hierfür verwendeten Gelder als Werbungskosten auch noch von der Steuer abgesetzt werden können. Mit 5 bis 7 Millionen Mark habe das Bundesverkehrsministerium die Aufwendungen berechnet, die die Straßenverkehrs-Interessenten für den Kampf gegen die Verkehrsgesetzgebung des Bundes ausgegeben hätten. — Erst kürzlich sagten wir, daß es geradezu zum Heulen sei, welche ungeheuren Mittel glatt zum Fenster hinausgeworfen werden müssen, um die Wirtschaft einigermaßen vor den unabsehbaren Schäden zu bewahren, die ihr von einer noch dazu regierungsamtlichen Verkehrspolitik her drohen. Im übrigen handelte es sich hier um 5, 6 oder 7 Millionen, die der Wirtschaft selbst gehörten und mit denen sie im Grunde machen kann, was sie will. Es will uns scheinen, daß zuweilen Steuergelder, die der Staat doch lediglich zu verwalten hätte, in ganz anderen Größenordnungen verbuttert werden, ohne daß dies eine übermächtige Behördendiktatur sachlich oder moralisch rechtfertigen könnte.

*

Am 31. März fuhr in Heilbronn die letzte Straßenbahn. Die dortigen Verkehrsbetriebe haben mit dem 1. April ihre etwa 46 Kilometer langen Linien auf Omnibus- und Obusbetrieb umgestellt. Woran man sieht, daß die Stadtväter von Heilbronn modern zu denken und weitsichtig zu handeln verstehen. Hut ab davor! Sie haben die Straßenbahn nicht nur deshalb aus ihrer Stadt verbannt, um ein äußerst lästiges Verkehrshindernis aus dem Weg zu räumen, sondern auch, weil sie sich von der größeren Wirtschaftlichkeit des Omnibusbetriebs überzeugen ließen. In dieser Hinsicht freilich fühlen sich Heilbronns Stadtväter plötzlich nicht mehr ganz so sicher, denn die bevorstehende Verteuerung des Dieselkraftstoffes hat ihre Berechnungen ein wenig durcheinandergebracht. Wir glauben trotzdem, daß das Beispiel von Heilbronn noch in vielen Städten Schule machen wird. Anderswo dauert's halt ein bissl länger und mancherorts wird es noch sehr lange dauern. Denn solche Stadtverwaltungen sind rar, die modern zu denken und weitsichtig zu handeln verstehen.

*

Einer Etatrede von Dr. Hartmann, Staatssekretär im Bundesfinanzministerium, kann man folgende Angaben entnehmen: Die Bundesbahn erhält im Jahre 1955 durch den Bund folgende Leistungen: Stundung der Beförderungssteuer 280 Mill. DM, Liquiditätshilfe 200 Mill. DM, Zuschuß aus dem Verkehrsfinanzgesetz 150 Mill. DM, Kassenkredit 100 Mill. DM, das sind summa summarum runde 730 Milliönchen DM. Man kann sich da einiger Bemerkungen nicht enthalten: 1. Es ist nicht anzunehmen, daß die Buba ihre Beförderungssteuer jemals bezahlen wird, der Kraftverkehr dagegen zahlt die seine seit Jahr und Tag. 2. Die Liquiditätshilfe muß ebenfalls als verlorener Zuschuß an die Buba angesehen werden. Es gibt keinen Anhaltspunkt dafür, daß es sich hier um einen Kredit handelt, der von ihr zurückgezahlt oder verzinst werden müßte. 3. Die 150 Mill. DM aus dem Verkehrsfinanzgesetz sind ein reines Geschenk des Kraftverkehrs an die Deutsche Bundesbahn. Ein Muß-Geschenk freilich, das Dr. Seebohms Gesetz befiehlt, denn sachlich ist diseses Geschenk durch nichts begründet.

Meck

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR UND SPORT

Auslandsreisen immer einfacher

Da ich Ihre Zeitschrift ständig lese und die Artikel über Reisen ins Ausland gern verfolge, hatte ich aus Ihren Heften entnommen, daß bei Reisen nach Frankreich ein Triptyk nicht erforderlich sei, da an dessen Stelle ein Ersatzdokument ausgestellt würde. Somit fuhr ich an die Zollstelle bei Homburg in dem Glauben, hier ein solches Dokument lösen zu können. Nach Vorzeigen und Abstempeln des Reisepasses fragte ich den Zollbeamten, wo ich nun ein Ersatzdokument für eine 5tägige Reise nach Frankreich lösen könnte. Ja, sagte er, gehen Sie mit hier hinein, Sie bekommen einen Durchlaßschein und können drüben bei der französischen Dienststelle einen 10-Tages-Schein für 400 Fr. = DM 4,80 lösen. Der Zollbeamte, ein sehr zuvorkommender und hilfsbereiter Mann, ging mit mir in das Zollhaus und trug dem dort diensttuenden Beamten mein Anliegen vor. In unmittelbarer Nähe stand ein Zollinspektor, der die Worte mit angehört hatte. Dieser fuhr den Beamten in echt militärischer Weise an mit etwa den Worten: „Wie können Sie so etwas sagen, der Mann muß ein gültiges Triptyk haben, sonst kommt er nicht raus; ein Ersatzdokument gibt es nicht." — Sich an mich wendend, sagte er: „Dort beim ADAC können Sie sich ein Triptyk lösen."

Nun mußte ich, wenn ich diese Reise ausführen wollte, ein Triptyk beim ADAC lösen zum Preis von DM 30,—. Es wurde mir bestätigt, daß ich DM 15,— bei Rückkehr wieder erhalten würde.

Der Zollbeamte, mit dem ich zuerst gesprochen hatte, kam wieder, sich entschuldigend, zu mir und sagte: „Wenn Sie außer den Geschäftszeiten des ADAC hierher kommen, dann können Sie das Ersatzdokument drüben bei der französischen Dienststelle lösen."

Im Interesse aller Auto-Touristen bitte ich um Beantwortung der Frage: Wo ist ein solches Ersatzdokument zu lösen bei Reisen mit dem Kraftfahrzeug ins Ausland?

Walter Schmidt in Mannheim

*

Natürlich war der Zollinspektor im Unrecht, und es sieht ganz so aus, als hätte er Ihnen eine wissentlich falsche Auskunft gegeben. In keinem Fall nämlich können die deutschen Zollbehörden von Ihnen ein Triptyk fordern; vielmehr ist das Sache der ausländischen Grenzbehörden. Seit geraumer Zeit jedoch verzichten die Grenzbehörden der Schweiz, Frankreichs, Italiens, Österreichs und Jugoslawien darauf, ein Triptyk oder Carnet zu fordern, und stellen denjenigen, die ohne Triptyk einreisen wollen, gegen geringe Gebühr ein Ersatzdokument (meist Vormerkschein genannt) aus.

Hier sind die Gebühren: Schweiz 2.—, Österreich 4.80, Frankreich 4.80, Italien 3.35, Jugoslawien 4.20 — wir haben die Beträge gleich in DM umgerechnet. Die Gültigkeitsdauer ist verschieden: für die Schweiz 30 Tage, für Österreich und Frankreich 10 Tage, für Italien und Jugoslawien 5 Tage. Beabsichtigen Sie, länger im Lande zu bleiben, so erhöhen sich die Kosten für die Vormerkscheine unbedeutend.

Obwohl seit Ihrer Reise die deutschen Auto-Clubs die Gebühren für Triptyks von DM 15.— auf 12.— gesenkt haben (Nicht-Mitglieder müssen noch DM 12.— Pfand hinterlegen), fahren Sie mit dem Vormerkschein immer noch erheblich billiger, zumal dann, wenn Sie kein Clubmitglied sind.

Mit der Ausstellung dieser Vormerkscheine oder Ersatzdokumente haben also die deutschen Grenzbehörden überhaupt nichs zu tun; fragen Sie sie also auch nicht, sondern verlangen Sie, wenn Sie von den deutschen Grenzbehörden auf das Vorhandensein eines Triptyk oder Carnet angesprochen werden, einen Nämlichkeitsschein. Die Grenzbehörden sind in jedem Fall verpflichtet, diesen Schein kostenlos auszustellen, Sie erhalten ihn innerhalb weniger Minuten — aber alle einsichtigen Zollbeamten sind sich der völligen Überflüssigkeit dieser veralteten Vorschrift bewußt, und es wird Ihnen durchweg so gehen, daß man Sie auffordert, ohne diesen Nämlichkeitsschein weiterzufahren.

In Zukunft also ganz einfach:

bei den deutschen Grenzbehörden die Triptykfrage überhaupt nicht anschneiden und einen Nämlichkeitsschein verlangen, falls die deutschen Grenzbehörden von Ihnen ein Triptyk fordern.

AUTO, MOTOR und SPORT

Das Ergebnis 75 jähriger Erfahrung

Eines der ältesten und größten Mineralöl-Unternehmen der Welt kann nach dem sensationellen Erfolg in USA ihr letztes Spitzen-Erzeugnis VEEDOL 10-30 jetzt auch in Deutschland anbieten.

Raffiniert aus erlesenen Rohölen und mit modernsten Additives legiert stellt es einen aus 75-jähriger Erfahrung entwickelten echten Fortschritt dar.

Einige der auffallendsten Vorzüge:

Geringerer Benzinverbrauch – Richtig für jede Jahreszeit, für jeden Motor, wo SAE-Klassen 10W, 20W oder 30 vorgeschrieben – Sofortstart auch bei arktischer Kälte – Geringere Abnutzung und längere Lebensdauer des Motors – Volle Nutzung der Kraftstoffenergie.

VEEDOL 10-30 MOTOR OIL

◀ 5 · 3

Eine wertvolle Ergänzung zu den bewährten BERU-Zündkerzen u2 sind die neuen

HOCHLEISTUNGS-

BERU

ZÜNDKERZEN

u2S

mit dem weit größeren Wärmebereich

Sie sind damit vielseitiger anwendbar in Zweitakt- und Hochleistungsmotoren und auch stark wechselnder Beanspruchung jederzeit gewachsen.

Sie erkennen die neuen Kerzen an den zweipoligen Elektroden und dem Wulst am Isolatorkopf.

Der neue BERU-Typ u2S ist

die Kerze, die Sie nicht enttäuscht!

Musik im Omnibus

Ein moderner Omnibus ohne Rundfunkanlage an Bord ist gar nicht mehr denkbar. Es gilt ja, die Fahrgäste zu unterhalten, die neuesten Fußballtotoberichte durchzugeben, Wetter- und Straßendienst abzuhören, und vor allem dient das Gerät auch als Grundlage für die Sprechanlage, die ebenso im Stadtlinien- wie im Fernreise-Omnibus vertreten sein muß, um Stationen auszurufen und die landschaftlichen Sehenswürdigkeiten erklären zu können. Die Rundfunkindustrie kommt deshalb diesem Verlangen mit Spezialgeräten nach, die samt und sonders für Mikrofonbetrieb eingerichtet sind und auch den Anschluß eines Platten- oder Bandspielers gestatten.

BLAUPUNKT

Neben ihren PKW-Empfängern „Hamburg", „Frankfurt", „Stuttgart", „Bremen" und „Köln" (mit Selectomat-Stationsfinder) haben die Blaupunkt-Werke zwei spezielle Omnibusanlagen: „München" und „Ulm". Erstere ist für den großen Omnibus gedacht, letzteres eine Sonderentwicklung für den kleinen Omnibus bis zu 20 Fahrgastplätzen. Das „Ulm"-Gerät weist KW-, MW- und LW-Bereich auf, hat getrennt einstellbare Lautstärkeregelung für den Mikrofonbetrieb, kontinuierlich wirksame Tonblende, Omnimat-Wählautomat mit fünf Drucktasten nebst Bereichumschaltung, Stromaufnahme bei 6 V 5 A, bei 12 V ca. 2,3 A.

WANDEL UND GOLTERMANN

Die Firma Wandel und Goltermann fertigt ausschließlich Omnibusanlagen und hat deshalb ausgedehnte Erfahrungen auf diesem Spezialgebiet. Als neuestes Gerät ist die Anlage „Gamma U" erschienen, die nunmehr auch UKW-Empfang gestattet. Die Empfindlichkeit wurde so stark gesteigert, daß 6 bis 8 UKW-Sender in guter Qualität empfangbar sind. Auch hier ist Drucktasten-Sondereinstellung vorgesehen (2 für UKW, 3 für MW); der UKW-Teil arbeitet mit 11, der MW-Teil mit 7 Kreisen.

BECKER

Seit 18 Monaten ist der vollautomatische Autosuper „Becker-Mexico" mit Mittelwelle und UKW auf dem Markt und hat sich vieltausendfach bewährt. Die Bedienung des Gerätes ist so einfach, daß der Fahrer seine ganze Aufmerksamkeit der Fahrbahn und dem Verkehr widmen kann. Ein kurzer Tipp auf die einzige noch vorhandene Taste genügt, um den „denkenden" Autosuper den nächsten Sender

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR UND SPORT

selbsttätig einstellen zu lassen, und zwar so haargenau, wie man es während der Fahrt von Hand kaum hätte tun können. Gefällt das Programm nicht, genügt ein abermaliges Antippen der Wähltaste und der nächste Sender fällt ein. Ist die Skala durchlaufen, dann reißt ein Elektromagnet den Zeiger blitzschnell an den Anfang der Skala zurück und das „Suchspiel" kann von neuem beginnen.

Mit dem dreistufigen Empfindlichkeitsschalter hat man übigens in der Hand, entweder nur die stark einfallenden Sender automatisch abstimmen zu lassen oder aber zusätzlich noch weit schwächere Sender mit in die Selbstabstimmung einzubeziehen — ein Vorteil, den man besonders in den Abendstunden zu schätzen weiß, denn dann meldet sich ja erfahrungsgemäß ein Mehrfaches an Sendern, von denen vielleicht nicht alle „empfangswürdig" sind.

Will man jedoch das Lenkrad bei der Sendersuche gar nicht mehr loslassen, dann ist auch hierfür eine Lösung gefunden. Die Suchtaste kann auch fernbedient werden, entweder durch einen Tippschalter am Lenkrad oder einen Fußschalter (wie für die Abblendung).

Dieses komfortable Gerät ist das Herz der Omnibus-Anlage „Mexico-Schotten"! Das Mexico-Gerät wurde mit einem Kraftverstärker gekoppelt, durch den die Sprechleistung von 4 Watt auf 12 Watt erhöht wird. Durch Druck auf die Tasten des Bedienungsteiles können wahlweise die Lautsprecheranlage des Wagens (einschließl. des Anhängers) oder der Kontroll-Lautsprecher oder beide eingeschaltet werden. Eine weitere Taste schaltet den angeschlossenen Plattenspieler bzw. ein Tonbandgerät ein. Und die letzte Taste verbindet den Verstärker mit dem Rundfunkgerät. Weiterhin kann mit Hilfe eines Handschalters an dem stets sprechbereiten Handmikrofon die jeweilige Darbietung (Rundfunk, Schallplatte) zu Durchsagen an die Omnibus-Fahrgäste unterbrochen werden.

Reicht der Mittelwellen- und der UKW-Bereich nicht aus, dann kann die Anlage durch den kleinen Kurzwellen-Adapter „Reims" erweitert werden. Dadurch ist die Möglichkeit geboten, noch zusätzlich sechs gespreizte Kurzwellenbänder zu empfangen, auf denen die Einstell-Automatik genau so sicher arbeitet wie auf den fest eingebauten Wellenbereichen.

Für Länder, in denen der UKW-Rundfunk noch keine Verbreitung gefunden hat, steht die Omnibus-Empfangsanlage „Le Mans/Schotten" zur Verfügung, die sich von der oben beschriebenen Anlage nur durch andere Wellenbereiche unterscheidet. Das Le Mans-Gerät hat je einen Mittelwellen- und einen Langwellenbereich. Außerdem gibt es noch das Gerät „Brescia" mit nur Mittelwelle, das nach den gleichen Prinzipien arbeitet.

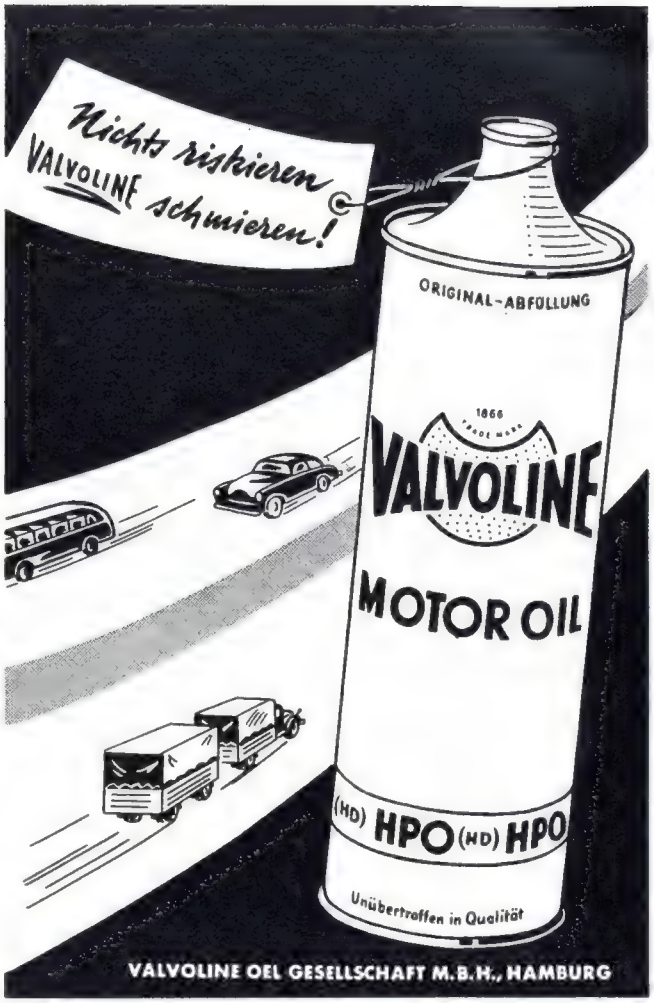
Die Omnibus-Anlagen werden für 12 Volt und 24 Volt (umschaltbar) hergestellt. Es können außer dem Kontroll-Lautsprecher insgesamt bis zu 10 Wagenlautsprecher angeschlossen werden. Außerdem läßt sich das Gerät durch einen Bedienungsschalter auf einen Außenlautsprecher umschalten.

Alles in allem entspricht die Omnibus-Empfangsanlage „Mexico-Schotten" den höchsten Anforderungen in bezug auf Bedienungskomfort, Empfangsleistung und Wiedergabequalität.

Kässbohrer Setra S 6

Die Initiative zur Fortentwicklung des Omnibusses in Richtung zum „vielplätzigen Personenwagen" lag in den letzten Jahren eindeutig bei den Karosseriefirmen. Sie stießen die Entwicklung des selbsttragenden Aufbaues und der unabhängigen Radführung an und machten den Omnibus auf diese Weise nicht nur sehr viel lebendiger, sondern erhöhten den Fahrkomfort beträchtlich, so daß die Kluft zwischen Lastwagen und Omnibus erfreulicherweise immer deutlicher wurde.

Nicht zuletzt Kässbohrer darf für sich in Anspruch nehmen, eine der tätigsten Firmen auf diesem Wege gewesen zu sein. Der vor drei Jahren vorgestellte Setra S 8 mit selbsttragendem Aufbau und Heckmotor schuf einen neuen Maßstab für die Fahrleistung des mittelgroßen Omnibusses. Ihm zur Seite wurde 1954 der größere S 10 gestellt. Auf dem Genfer Salon dieses Jahres wurde nun auch die kleinere Version, nämlich der S 6, vorgestellt, bei dem dieselben Bauprinzipien vorherrschen: Heckmotor (85 PS - Henschel - Dieselmotor), selbsttragender Aufbau (3600 kg Eigengewicht). Darüber hinaus erfuhr das Trieb- und Fahrwerk entscheidende Verbesserungen: vollsynchronisiertes ZF-Fünfganggetriebe S 5 - 33 mit Lenkradschaltung, Einzelradaufhängung an beiden Achsen mittels Gummi-Torsionsfederung. Besonders interessant ist die Aufhängung der zwillingsbereiften Hinterachse. Durch die 7,50 — 16"-Bereifung war niedrige Bauhöhe des Gesamtfahrzeugs trotz großer Stehhöhe im Inneren möglich. Überhaupt nimmt dieser Typ bei 6700 mm Gesamtlänge und 2250 mm Breite trotz einer Fahrgastzahl von 22 bis 26 kaum mehr Verkehrsfläche in Anspruch als ein großer amerikanischer Personenwagen. Dank dem günstigen Leistungsgewicht von 42 kg/PS im leeren Zustande ist eine sehr hohe Fahrleistung zu erwarten, während die neue Einzelradaufhängung einen neuen Maßstab für den Federungskomfort des Omnibusses bringen dürfte. Auch in punkto Fahrsicherheit ist durch die großdimensionale Öldruckbremse und die Motorbremse alles Erdenkliche getan. Die Ausstattung und formschöne Gestaltung, sorgfältige Heizung und Belüftung sowie beste Sichtmöglichkeit entsprechen ohnehin dem gewohnten hohen Kässbohrer-Standard. Mit dem S 6 ist der deutsche Omnibusbau ganz ohne Zweifel um ein wertvolles und richtungweisendes Modell bereichert worden.



M6

Auf Capri ist schon Badewetter

Und auf der Piazza
begegnet man den ersten internationalen Gästen
in reizvollen Kombinationen aus
feinem Cordsamt.
Cord ist im Kommen – überall in Europa –
und jetzt auch bei uns.
Diese reizende Kombination aus
GARANTIE-CORD
ist dafür nur ein Beispiel.
In guten Fachgeschäften
finden Sie viele schöne Modelle.
Aber fragen Sie nach
GARANTIE-CORD mit dem Güte-Paß.

MODELL: MICKHAUSEN

Vom RAL anerkanntes Gütezeichen
für Fertigkleidung

GARANTIE-CORD wird hergestellt aus reiner Baumwolle unter ständiger Kontrolle der Gütezeichengemeinschaft Cord e.V., Bocholt.

Kleintransporter

Wer in alten Fachzeitschriften und Prospekten blättert, staunt über die Vielfalt der Erscheinungsformen, in denen das Automobil seinen Nutzwert zu beweisen trachtete. Sogar der alte „klassische" Fordwagen mußte sich noch als Limousine, Coupé (Phaeton und Roadster) präsentieren, um den gewiß nicht verwöhnten Ansprüchen der damaligen Kraftfahrer genügen zu können. Heute kommen fast alle Automobilfabriken der Welt allein mit der Limousine als Grundform aus, der sich als luxuriöse Abwandlung noch das Cabriolet beigesellt.

Eine gleichsinnige Typenbeschränkung prägt das Bild der modernen Lastwagen. Grundform ist die „Pritsche" auf Fahrgestellen verschiedenster Tragfähigkeit. Jede Abweichung gilt als Spezialaufbau oder Spezialkonstruktion und wird in der Regel nur auf Bestellung geliefert. Das Automobil ist im Verlauf seiner Entwicklung so vielseitig geworden, daß es mit wenigen Grundformen die so vielseitigen Anforderungen der Praxis besser erfüllt als durch unwirtschaftliche Spezialisierung auf bestimmte, eng umgrenzte Zwecke.

Dieser allgemeinen Tendenz zur Standardisierung schien sich bis in die letzte Zeit hinein nur das Gebiet der leichten Nutzfahrzeuge, der Lieferwagen, zu verschließen. Ein Grund dafür mochte die konstruktive Zwitterstellung dieses Typs sein. Er kam entweder vom Personenwagen oder vom Motorrad her, bzw. von dessen dreirädriger Abart, dem „Cyclecar". Im ersteren Fall setzten Raumverhältnisse und Tragfähigkeit des Personenwagen-Fahrgestells ihre Grenzen; auch der tüchtigste, aus dem PKW entwickelte Kastenwagen kann nicht die ihm fremde Rolle eines leichten LKW übernehmen. Im zweiten Fall gelangte man wohl zu Lösungen, die, was Nutzfläche und Laderaum betraf, den Anschluß an den leichten LKW herstellten, aber das ging doch offensichtlich auf Kosten der Leistungsfähigkeit und der Lebensdauer. Daher die Vielfalt immer neuer Versuche, immer neuer Erscheinungsformen. Die Entwicklung konnte insgesamt nicht Schritt halten mit den immer mehr drängenden Anforderungen. Je mehr sich der Kastenwagen und noch deutlicher der Kombiwagen als fester Typ stabilisierten, nämlich als Vielzweckfahrzeug des Kaufmanns und Gewerbetreibenden, der auf PKW-Eigenschaften beharrte und beharren durfte, um so vernehmlicher wurde der Ruf nach dem schnellen, beweglichen, großräumigen leichten Nutzfahrzeug, das zwischen dem PKW einerseits und dem LKW andererseits als selbständige Klasse bestehen kann.

So entstand — vornehmlich in Europa unter dem Zwang zur Wirtschaftlichkeit — der jüngste Sproß auf dem Automobil-Stammbaum: nicht LKW, nicht PKW, vor allen Dingen aber auch nicht mehr Behelfslösung, sondern ein Ding für sich: der Kleintransporter. Wir sehen ihn als Kastenwagen, als Pritsche, Kleinbus oder Kombiwagen. Schon seine äußere Form beweist, daß er sich von allen „Anlehnungen" an Vorhandenes gelöst hat und eigene Wege geht. Er hat nichts vom PKW, geschweige denn vom Cyclecar, und er ist auch kein verklei-

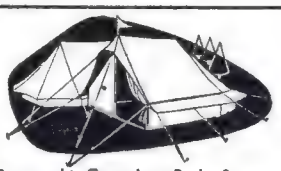
Safety first
(Sicherheit zuerst)

war die Devise für alle **BLAUPUNKT-Omnibus-Anlagen** für Kleinbusse oder große Überland-Omnibusse. Groß ist die Verantwortung des Fahrers, deshalb darf seine Aufmerksamkeit nicht abgelenkt werden. Mit der OMNIMAT-Wählautomatik wählt man die Stationen ohne hinzusehen.

Verlangen Sie Spezial-Prospekt für BLAUPUNKT-Omnibus-Anlagen
BLAUPUNKT-WERKE GMBH · HILDESHEIM

Besucht die 7 Heilbäder der Nordsee
BORKUM JUIST NORDERNEY BALTRUM LANGEOOG SPIEKEROOG WANGEROOGE
„Schöne Ferienziele" g. Rückporto vom LVV. Ostfriesland, Emden, Postf. 223

Die atmende Autohülle
für Moped - Roller - Krad und Wagen
Katte Hamburg 1, Norderstraße 87, Ruf 24 69 64



Den prakt. Camping-Bedarf vom
Stuttgarter Camping-Haus, Stuttgart, Kronenstraße 3
Camping-Katalog gegen Schutzgebühr von DM -.50

als „dritte Kraft“

nerter LKW. Er verrät nach außen hin den Grundgedanken der Konstrukteure, die ganz und gar vom Nutzraum ausgehen und sich diesen Nutzraum weder durch eine Motorhaube noch durch ein Fahrgestell schmälern lassen. In seiner idealen Form hat der Eintonner überhaupt kein Chassis, sondern die verwindungssteife Karosse ist — ähnlich wie beim modernen PKW oder beim Flugzeug — selbst Träger des Antriebs und des Fahrwerks. Der Motor ist im Innern des Fahrzeugs untergebracht, die beiden Fahrersitze sind über oder vor die Vorderachse geschoben. Dabei ergeben sich überraschend große Nutzräume mit vollkommen ebenen Ladeflächen und bester Zugänglichkeit durch breite Seiten- und Hecktüren. Ein Fahrzeug solcher Konstruktion wiegt dabei kaum mehr als ein leichter PKW: es kann bei einem Eigengewicht von 800 bis 1000 kg das gleiche Gewicht als Nutzlast befördern!

Sein zweites, entscheidendes Charakteristikum ist, wie es diese Nutzlast befördert. Höchst- und Dauergeschwindigkeit beträgt 80—100 km/st.

Die deutschen Kleintransporter

DKW TYP 30: Zweitakt-Zweizylinder, 800 ccm, 30 PS bei 3800 U/min., Viergang-Synchrongetriebe mit Lenkradschaltung, Vorderradantrieb, Tragfähigkeit 800 kg

FORD FK 1000: 4 Zylinder, 1172 ccm, 38 PS bei 4250 U/min., Viergang-Synchrongetriebe mit Lenkradschaltung, Motor vorn, Antrieb auf Hinterräder, Tragfähigkeit 1000 kg

GOLIATH-EXPRESS: Zweitakt-Zweizylinder mit Einspritzpumpe, 688 ccm, 30 PS bei 4200 U/min., Viergang-Synchrongetriebe mit Mittelschalthebel, Vorderradantrieb, Tragfähigkeit 950 kg

LLOYD LT 500: Zweitakt-Zweizylinder, 386 ccm, 13 PS bei 3750 U/min., Dreiganggetriebe mit Knüppelschaltung neben Lenksäule, Vorderradantrieb, Tragfähigkeit 560 kg

TEMPO-WIKING: Zweitakt-Zweizylinder (Heinkel), 452 ccm, 17 PS bei 4000 U/min., Vierganggetriebe mit Mittelschalthebel, Vorderradantrieb, Tragfähigkeit 850 kg

TEMPO-MATADOR 1000: Zweitakt-Dreizylinder (Heinkel), 672 ccm, 26 PS bei 4000 U/min., Viergang-Synchrongetriebe mit Mittelschalthebel, Vorderradantrieb, Tragfähigkeit 1000 kg

TEMPO-MATADOR 1400: 4 Zylinder (Heinkel), 1093 ccm, 34 PS bei 3600 U/min., Viergang-Synchrongetriebe mit Mittelschalthebel, Vorderradantrieb, Tragfähigkeit 1400 kg

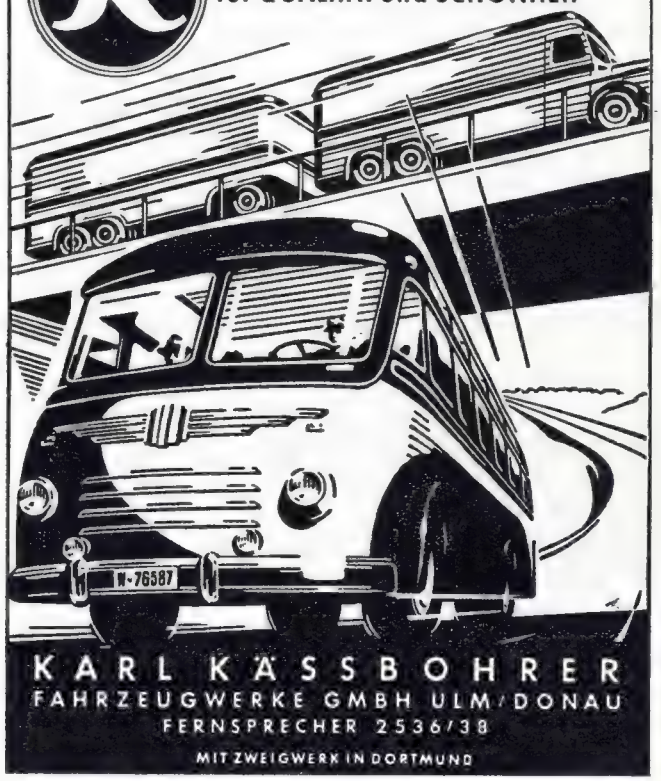
VW-TRANSPORTER: luftgekühlter Vierzylinder-Boxer im Heck, 1192 ccm, 30 PS bei 3400 U/min., Viergang-Synchrongetriebe mit Mittelschalthebel, Tragfähigkeit 830 kg

Die Ausnützung eines solchen Leistungsvermögens erfordert äquivalente Fahreigenschaften: sichere Straßenlage durch tiefen Schwerpunkt, günstige Gewichtsverteilung auf beide Achsen, gute Abstimmung der Federung und der Stoßdämpfer. Dem Fahrer selbst müssen Fahrbequemlichkeiten zugute kommen, an die er in den meisten Fällen vom PKW her gewöhnt sein wird: leicht bedienbare Synchrongetriebe, gute Sichtverhältnisse, Kimaanlage, richtig geformte Sitze. Denn nur bei ermüdungsfreiem, sicherem, mühelosem Fahren kann er die technischen Eigenschaften ausnützen, die sein Fahrzeug zum temperamentvollen, wendigen Schnellverkehrsmittel machen und die Daseinsberechtigung des neuen Typs überzeugend beweisen.

KÄSSBOHRER

K

Anhänger und Omnibusse seit Jahrzehnten ein Begriff für QUALITÄT und SCHÖNHEIT



KARL KÄSSBOHRER
FAHRZEUGWERKE GMBH ULM/DONAU
FERNSPRECHER 2536/38
MIT ZWEIGWERK IN DORTMUND

Sie sind erfolgreicher . . .

BRISK frisiert

. . . erfolgreicher, weil es auch auf Ihre Frisur ankommt! Brisk gibt Ihrem Haar — was Fett oder Leitungswasser nicht erreichen — natürlichen, guten Sitz, ohne zu fetten, ohne zu kleben.

BK 1822

BRISK FRISIERCREME

hält Ihr Haar in Form!

Sie fahren zugfrei

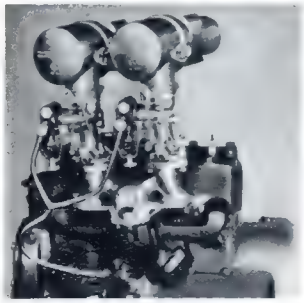
im Schiebedach-Wagen mit AEROREX DBP
– auch in farbig lieferbar, somit gleichzeitig Sonnenschutz –
und in der Limousine mit AEROREKORD
Bitte Prospekte anfordern!
Hersteller: WERNER JUNG - Oldenburg (Oldb) - Auguststraße 51

Halloo-Wach
gegen Müdigkeit
IN APOTH. • DROG. 90 PFG. AMOL-WERK HAMBURG

Achenbach-Garagen
Schuppen · Hallen
Fahrradständer
feuersicher und zerlegbar, aus verz. Stahlblech

Gebr. Achenbach, G. m. b. H.
(21b) Weidenau (Sieg) · Postfach 188

Ihr Ford-Taunus 12 M leistet mehr
durch die



2-VERGASER-EXPRESS-ANLAGE

AUTOTECHNIK KG
Hannover · Postfach 3030
Div. 2-Vergaser-Expreß-Anlagen auf Anfrage.

Nur die blau-roten sind echte

K+F AUTOKARTEN

millionenfach bewährt-höchste Genauigkeit

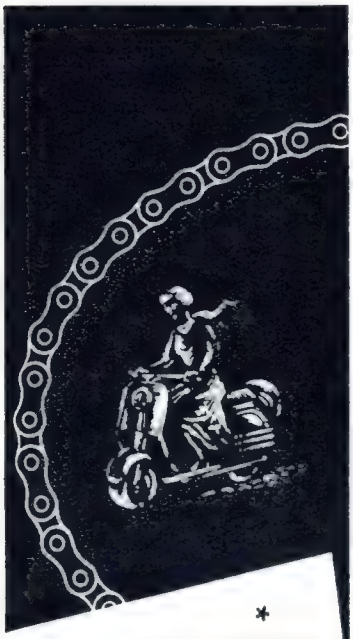
Maßstab 1:1 Million		Maßstab 1:500000	
Alpenländer	DM 4.80	Benelux	DM 4.80
Deutschland-West	„ 3.80	Riviera	„ 4.50
Frankreich	„ 4.80	Süddeutschland	„ 4.50
Italien	„ 4.80	Tirol	„ 4.50
Jugoslawien	„ 4.50		
Mitteleuropa	„ 4.80	**Maßstab 1:2,5 Millionen**	
Spanien-Portugal	„ 4.80	Europa	DM 6.50
Südskandinavien	„ 4.80	Nordeuropa	„ 3.80
Maßstab 1:300000		NW-Europa-Engl.	„ 3.80
Schweiz TCS	DM 4.10		

Prospekte kostenlos über den Buch- und Fachhandel

ZUMSTEINS LANDKARTENHAUS MÜNCHEN 22 - THIERSCHSTR. 11 - TELEFON 22139

AUTO Kili

Der auf und abnehmbare
Gepäckträger
für **PKW** und **LKW.**
Zu beziehen durch den gesamten Fachhandel
Prospekte durch den Hersteller:
JACK BUSCH · KÖLN-LINDENTHAL



HARRIS-KETTEN
KENNEN ALLE · DARUM
NIMM IN JEDEM FALLE
HARRIS-KETTEN

MASSEY-HARRIS-FERGUSON GMBH
KÖLN-WESTHOVEN

MEILLER-KIPPER

F·X·MEILLER · FAHRZEUG- UND MASCHINENFABRIK · MÜNCHEN 19

DEHNE-Benzinuhren

rein mechanisch, daher genau und unempfindlich zum **nachträglichen** Einbau in **Volkswagen** und **Lloyd LP** u. **LS 400**
Preis DM 24.—

ferner zum **fabrikseitigen** Einbau in dafür geeignete PKW, LKW, Motor-Aggregate u. dgl.

DEHNE-Umlegschalthebel

für **Volkswagen,** verblüffend einfach und zweckmäßig. Preis hochglanz verchromt DM 15.80

DEHNE-BENZINUHREN-VERTRIEB

Ing. O. Dehne, Urach, Württ.
Verlangen Sie bitte Prospekte!

UMBAU-Reduziersatz für VW

Auch so kann eine Kleinwagenfrage gelöst werden

passend für jeden VW-Motor - Verkleinerung auf 700 ccm - 18 PS - Jahressteuer dann nur noch 126,- - Haftpflicht 120,- DM!

Keine Veränderung der Motorenteile. Sogar Beibehaltung der Originaldichtungen. Verbrauch bei 60 km/Std.: 5 bis 5½ l. Geschwindigkeit: über 90 km/Std.

Preis des Umbausatzes: **345,- DM**

HEPU-Fahrzeug- und -Motorenbau

Heinz Pollmann · Uffeln-Vlotho/Weser

Kijrill

Ich sage Ihnen alles mit Humor!

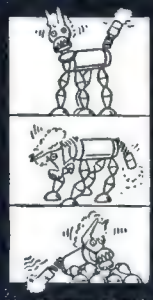
Zu jeder Zeit zeige ich Ihnen an:

- **ob Ihr Motor in Ordnung ist**
- **ob Sie rechtzeitig schalten**
- **ob Sie auch wirtschaftlich fahren.**

Ich warne Sie sofort, wenn etwas an Ihrem Motor nicht in Ordnung ist.

Mit meiner Hilfe sparen Sie 10 — 20% Benzin und viele unnötige Reparaturkosten!

Sie brauchen nur nach meinen Stellungen zu fahren . . . **Das ist alles!**



Mein Fahrer spart Benzin und schont seinen Motor.

Achtung! Grenze der wirtschaftlichen Fahrweise.

O weh . . . mein Fahrer hat zuviel Geld und verschwendet Benzin!

Fragen Sie Ihren Fachhändler! Kostenloser Prospekt und Bezugsquellennachweis durch:

Alleinverkauf: Motor Company Frankfurt / a. Main · Adalbertstraße 31

Sowjetzone erhöht Straßenbenutzungs-Gebühr

Die Sowjetzonenbehörden haben durch Anschlag an den Übergangsstellen des Interzonenverkehrs bekanntgegeben, daß ab 1. April neue Gebühren für die Benutzung der Straßen und Autobahnen vom Bundesgebiet nach Westberlin erhoben werden. Danach hat ein Lastzug bei einer Nutzlast von 9 Tonnen bis zu 200 km DM 60.— für jede Richtung zu zahlen. Der gleiche Satz gilt auch für den Anhänger, so daß für ein solches Fahrzeug, das die Autobahn Berlin-Helmstedt befährt, für die Hin- und Rückfahrt DM 240.— Straßenbenutzungs-Gebühren zu zahlen sind. Bei Befahren der Autobahn Berlin—Hof erhöhen sich diese Sätze entsprechend, da bei jeden angefangenen weiteren 100 km DM 10.— zusätzlich erhoben werden. Im einzelnen sehen die Tarife wie folgt aus:

		bis 200 km	*bis 300 km*	*bis 400 km*	*über 400 km*
PKW	DM	10.—	20.—	25.—	30.—
LKW					
bis 4 to Nutzlast	DM	20.—	30.—	40.—	50.—
bis 7 to Nutzlast	DM	30.—	40.—	50.—	60.—
bis 9 to Nutzlast	DM	50.—	60.—	70.—	80.—
über 9 to Nutzlast	DM	60.—	70.—	80.—	90.—

Nach Ansicht des Straßenverkehrsgewerbes handelt es sich hierbei ausschließlich um eine politische Repressalie gegen Westberlin. In Pankow hat man die neuen Maßnahmen damit zu begründen versucht, daß durch den steigenden Verkehr die Unterhaltskosten des Straßennetzes nicht mehr gedeckt sind. Analog den Gedankengängen, wie sie teilweise beim Bundestag in der Debatte um das Verkehrsfinanzgesetz vertreten worden sind, wird von der Ostzonenregierung behauptet, diese neuen Gebühren seien so festgesetzt, daß sie der tatsächlichen Beanspruchung der Straßen und der Länge des Weges entsprechen.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen auf Berlin sind noch gar nicht abzusehen. Es handelt sich hierbei um einen Versuch, auf kaltem Wege die wirtschaftliche Blockade Berlins wiederherzustellen. Gleichzeitig dürften der Sowjetzone die DM-Erlöse sehr willkommen sein. Auf einen Berlin-Verkehr mit Lastwagen kann nicht verzichtet werden. In den ersten 9 Monaten 1954 wurden durch die Bahn, die Binnenschiffahrt und den Straßenverkehr insgesamt rund 5,26 Mill. Tonnen Güter zwischen Berlin und dem Bundesgebiet transportiert. Davon entfiel knapp die Hälfte auf den Lastwagenverkehr. Eine Steigerung der Transportmenge ist weder bei Binnenschiffahrt noch auf dem Schienenweg möglich, da die Kapazität dieser Verkehrswege nur beschränkt ist und außerdem durch alliierte Abmachungen in ihrem Umfang festgelegt wurde.

Parkwächter und Garagen wollen sich um Haftung drücken!

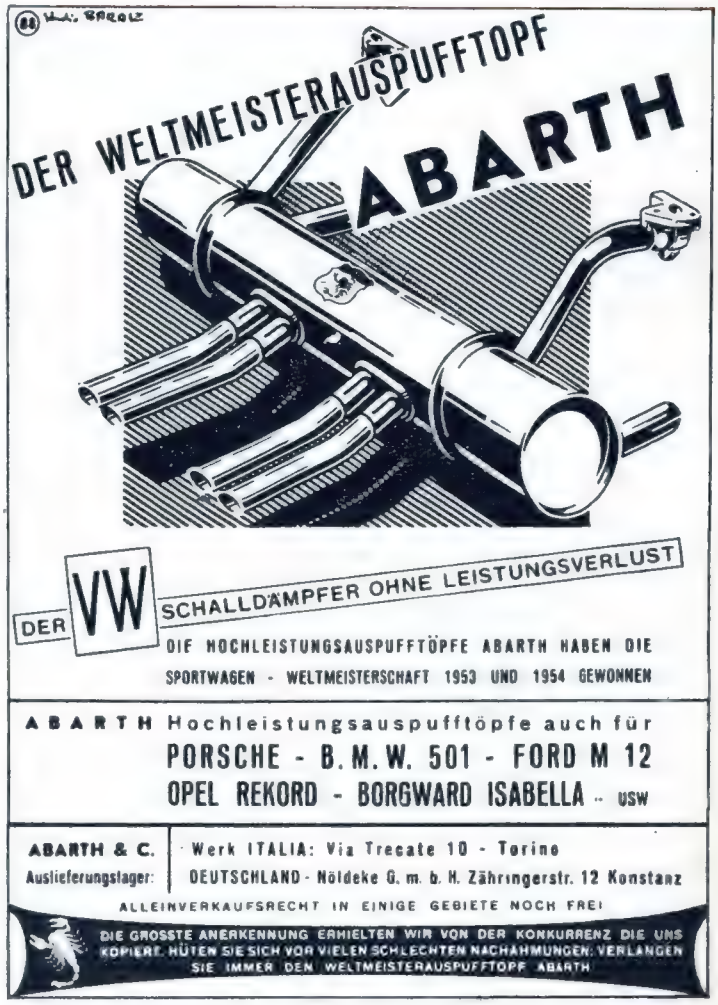
Es wird immer wieder darüber geklagt, daß gewisse Garagenbetriebe und Parkplatzunternehmer jede Haftung für eingestellte Kraftfahrzeuge ablehnen. Der Haftungsausschluß, und zwar auch für grobe Fahrlässigkeit, erfolgt in der Regel durch die auf der Rückseite des Einstellscheines abgedruckten Geschäftsbedingungen und die Garagenordnung.

Der Kraftfahrer hat selten die Zeit und, zumal nachts, oft gar keine Möglichkeit, die kleingedruckten Bedingungen zu lesen. Er ist dann nicht wenig erstaunt, wenn bei einem Schadensfall der Garageninhaber erklärt, daß jede Haftung vertraglich ausgeschlossen sei.

Diese Praxis wird von den Autofahrern begreiflicherweise als unsittlich empfunden. Einmal werden meist erhebliche Einstellgebühren kassiert, die erwarten lassen, daß der Garagenbesitzer auch bereit ist, ein gewisses Maß von Verantwortung für das ihm anvertraute Fahrzeug zu übernehmen. Zum anderen wird der Kraftfahrer nicht ausdrücklich auf den Haftungsausschluß hingewiesen, vermutlich, weil man befürchtet, er würde dagegen protestieren. Schließlich wird auch die Zwangslage des Kraftfahrers

Der Geschäftsmann von heute

reist im Auto. Schnell muß er von einer Stadt zur anderen. Eine stundenlange Besprechung hat er hinter sich und müde im Auto sitzend, arbeitet er schon durch, was für den nächsten Besuch wesentlich ist. Keine Ruhe, immer nur Hetze und dabei wird geraucht und wieder geraucht, eine Zigarette nach der anderen. Die Stummel fliegen zum Fenster hinaus, und die Zugluft bringt ein wenig Erfrischung in den stickigen Wagen. So leben die meisten der heutigen „Geschäftsleute auf den Landstraßen", ganz egal, ob es sich um einen Vertreter handelt, der selbst den Wagen steuert und von Kundschaft zu Kundschaft eilt, oder um den Leiter eines Werkes, dessen Fahrer oft Nächte durchfährt, um seinen Chef pünktlich an das nächste Konferenzziel zu bringen. Sie alle brauchen sich nicht zu wundern, wenn sie am Abend heiser sind. Das viele Sprechen und ständige Rauchen, die Zugluft und der Wechsel von warm und kalt sind nun einmal „Gift" für die Atmungsorgane. Aber erfahrene Autofahrer wissen sich zu helfen: Mit einer Dose Inspirol-Pastillen im Autokasten oder in der Aktentasche haben sie ein altbewährtes „Hausmittel" zur Hand. Inspirol-Pastillen beugen vor, desinfizieren, lindern und erfrischen. Dose mit ca. 50 Pastillen DM 0,80 in Apotheken und Drogerien.



International bewährt für die Lösung aller Transportprobleme hat sich

Herkules
der Gepäckträger auf dem Autodach

HEINRICH ECKEL · MÜNCHEN 19

---

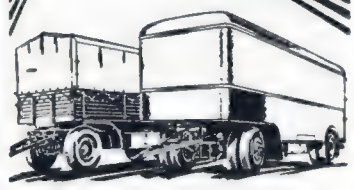
*Qualitäts*Federn
für Pkw, Lkw, Anhänger
ab Lager lieferbar

CHRISTIAN WINKLER
Federnfabrik
STUTTGART · Telefon 91172

WINKLER

STAUFEN

leicht, stabil, bewährt!



Pritschen-Anhänger Leichtmetall-Aufbauten

FAHRZEUGWERKE EISLINGEN
R. RAYER K.G.

ABSCHLIESSBARE
HAUBENHALTER
HAUBENVERSCHLÜSSE ALLER ART

BESCHLÄGFABRIK
HAPPE & CO. VELBERT (RHLD.)

LHA
Auspuffblenden
NEUE LINIE
FÜR ALLE WAGEN

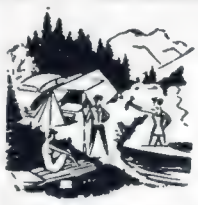
LICHTENFELD
HAMBURG 1
Sprinkenhof 2 • Fernruf 33 28 57 59

In großer Auswahl alle
Camping ARTIKEL

gegen bequeme Teilzahlung
GROSSVERSANDHAUS **KRUMM** GM BH
SOLINGEN 811
Fordern Sie unverbindlich Prospekt an

ROOTES
GROUP
HUMBER · HILLMAN
SUNBEAM · TALBOT
COMMER · KARRIER

Original-Ersatzteile
stets lieferbar
TH. SCHORN & CO.
IMPORTEUR
DÜSSELDORF
Gerresheimer Straße 109
Tel.: 74747/48



Für schöne **Sommertage** schnell ein **Germania-Boot und Zelt**
Günstige Gelegenheitskäufe.
Prosp. kostenlos!
Germania-Faltbootwerft, Neckarzimmern B 66

Eternit-Garagen
aus Asbest-Zement sind praktisch, schön und gar nicht teuer.
Fordern Sie Prospekte.
ETERNIT-BAUTEN
Warendorf / Westf. 12

FAMA
Spezial-Fußböden
für Industriebauten, Schiffe, Lagerhäuser, Verwaltungsgebäude, Krankenhäuser, Schulen, Hotels, Wohnungsbauten usw.

Famalith-Spachtelfußböden
Kunstharz gebunden

Fama & Famin
G. m. b. H.
Hannover, Tel. Sa. 78481

Kokos-Automatten
Immer führend in Qualität, Schönheit und Form (Langmatten), natur, durchwirkt, unifarben, Schachmuster. Läufer, Teppiche, Matten für Ausstellungsräume usw.
BIEL, GLANER & CO
Kokosweberei (24b) Itzehoe Ruf 27 58
Bitte neue Liste anfordern!
BICO

Sippel Schonbezüge

Hersteller: Geschw. Sippel, München
Müllerstraße 33, Telephon 216 35

---

lilibox
DIE MODERNSTE STAHLGARAGE
SAG
SIEGENER AKT.-GES. GEISWEID Kreis Siegen
Schreiben Sie bitte an: SAG, Geisweid, Postfach 13

STAHL-
Aktenschränke
Zeichnungsschränke
Kleiderschränke
Regale für Büro und Betrieb
Werkbänke
Werkzeugschränke

EMIL BERGFRIED
Fabrik für Stahlblecheinrichtungen
Mülheim-Ruhr

Neuheit! Weltpatent!
KLEIDERKULI

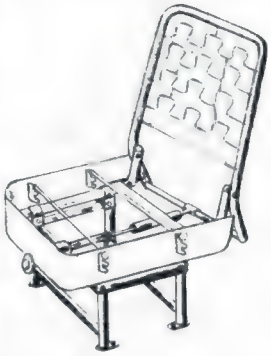
Der Kleiderbügel, den man überall unterbringen kann! Selbst in die Westentasche zu stecken. Zusammengelegt nicht einmal so groß wie eine Hand! Leicht strapazierfähig, nicht zu verbiegen. Bezug: Atlas-Seide.

Mit einem Druck gebrauchsfertig!

Täglich Freude bei jedem Besitzer. Auf Reisen, im Auto, im Hotel, beim Camping und Sport, im Büro und überall dort, wo ein Kleiderbügel notwendig ist, welcher ungebraucht nicht hindern soll.

Einzelpreis **DM 4.80** zzgl. Versandporto. Ab 3 St. portofrei Nachnahme oder Voreinsendung PSK Nürnberg 155 49 · Rückgaberecht.

HERBERT WALTER, MARKTREDWITZ - BAY. I



STEINHARDT-
Stahlrohr-Sitzgestelle
für Fahrzeuge aller Art
insbesondere Fahrersitze für Omnibus und LKW

Reise-Sitze
in bequemster Ausführung

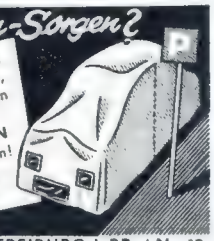
STEINHARDT Gerätebau G. m. b. H., LÜNEBURG
Postfach 91 · Telefon 4490 und 5844 · Fernschreiber: 021/8238

Motorradfahrer!
fordere beim Einkauf Deines Sattels die Rabatt-Wertmarke

PAGUSA-WERKE HAMBURG-SCHENEFELD

Garagen-Sorgen?

FALTGARAGEN, 20 Jahre bewährt, und die neuesten GUGEL-ZELTGARAGEN lösen das Problem! Gratis-Katalog anfordern!



GUGELWERKE · FREIBURG I. BR. / Nr. 12

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR

auf unschöne Weise ausgenutzt. In später Nacht hat er oft keine Möglichkeit, eine andere Garage mit günstigeren Bedingungen zu suchen.

Der ADAC hat sich mit dem Verband des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes in Verbindung gesetzt, um zu erreichen, daß die Garageninhaber und Parkplatzunternehmer zu ihrer Deckung eine Haftpflichtversicherung abschließen. In diesem Fall würde sich dann der Ausschluß der Verschuldenshaftung von selbst erübrigen. Leider führten die mehrmonatigen Verhandlungen zu keinem praktischen Ergebnis.

Der ADAC ruft nun die Kraftfahrer zur Selbsthilfe auf. Bei Einstellen eines Kraftwagens in eine Garage oder Abstellen auf einem bewachten Parkplatz empfiehlt er, die auf dem Einstellschein oder der Quittung abgedruckten Bedingungen genauestens durchzulesen und dem völligen Haftungsausschluß für Beschädigung, Verlust oder Untergang des Fahrzeugs sofort zu widersprechen.

Wird der Protest vom Unternehmer nicht anerkannt und auf den Haftungsausschluß nicht verzichtet, so sollte die Garage oder der Parkplatz verlassen und ein anderer Betrieb mit günstigeren Bedingungen aufgesucht werden.

Nur so darf man erwarten, daß mit der Zeit das gesamte Kraftfahrzeugbewachungsgewerbe den einseitigen Haftungsausschluß aus seinen Bedingungen streichen wird. Die Krafftahrzeugbewachungsbetriebe dagegen, die bereits gegen Haftpflicht versichert sind, werden dieses Vorgehen der Kraftfahrer nur begrüßen.

Schlauchboot mit Motor

Das seit einigen Jahren bekannte Wiking-Sportschlauchboot — bisher nur für Paddelbetrieb lieferbar — hat nun eine zusätzliche Motorisierung erhalten. Verwendung findet hierbei der Zündapp-Delphin-Seitenbordmotor (2,3 PS, 70 ccm), der infolge seines geringen Gewichtes und seiner ausgereiften Konstruktion dazu besonders geeignet ist.

Dieser Motor sitzt auf einem U-förmigen Grundbrett mittels eines Drehsockels auf dem Heck des Bootes. Vom hinteren Sitz aus wird der Motor mit dem verlängerten Betätigungsgriff geschwenkt. Die Propellerwelle schlägt entsprechend aus und steuert so das Boot. Die Wendigkeit des Bootes ist verblüffend, es reagiert auf den kleinsten Steuerausschlag. Mit zwei Mann Besatzung erreicht das Boot ca. 14 km/st Geschwindigkeit. In der Ruhelage ist der aufgesetzte Motor kaum zu spüren. Ist das Boot aber in voller Fahrt und mit zwei Personen besetzt, hebt sich der Bug etwas. Dies ist gewollt und vorteilhaft, weil dadurch weniger Wasserwiderstand entsteht. Mit einem Mann Besatzung aber und mit Vollgas hebt sich das ganze Vorderboot aus dem Wasser. Herstellerin dieses motorisierten Wiking-Schlauchbootes ist das Schlauchbootwerk Hofgeismar Bezirk Kassel.

Beilagen-Hinweis

Der Gesamtauflage dieser Ausgabe liegt ein Prospekt der Firma Rudolf Fuchs, Mineralölwerk Mannheim, bei. Wir bitten, diesem Prospekt besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Freiw. Auto-Versteigerung
(gebrauchte Kfz. aller Marken und Preise)
nächsten Dienstag, 11 und 16 Uhr
Besichtigung und Nachverkauf täglich
(4) **H. Bauer, Kfz.-Versteigerer,**
Frankfurt/M.-Süd,
Ziegelhüttenweg 37 - Ruf 6 54 14

Wasserschlauch mit Einlage, extra Qual. rot, ½", Rolle 10, 15, 20, 25, 30 od. 40 m je m DM 1.65
Plastik-Wasserschlauch ½" 1.35
Werkzeugkatalog gratis. Nachnahme oder Ref.
Westfalia Werkzeugco., Hagen i. W. 379

GARAGEN
zerlegbar und ortsfest
J. FAUSER - BODELSHAUSEN/WÜRTT.

Hemmungen

Nervosität, Konzentrations-Schwäche, Unlustgefühle und Angstzustände überwinden, bedeutet eine wahre Erlösung. Warten Sie nicht länger, sondern verlangen Sie sofort ausführlichen Prospekt (kostenlos) von **ANDRESEN, Hamburg 20 / EV 864**

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

BMW

BMW-Sportcabriolet, Type 327, 2 l, 2 Vergaser, elfenbein-schwarz, Lederpolsterung, in sehr gutem Zustand, sowie 2 Motore dazu passend an BMW-Liebhaber abzugeben. Angebote unter 4853 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1759/1254

BMW 2 l, 3 Vergaser, 2sitz. Sport-Coupé, generalüberholt, zu verk. oder gegen VW zu tauschen. H. Meier, Wuppertal-Barmen, Ferd.-Thun-Straße 25. 1721/1251

Liebhaberstück! BMW 2 l Sport-Cabriolet, 55 PS, 2 Sitze mit Notbank, moderne Form, für DM 3500.— zu verkaufen. Angeb. an Aug. Richter, Mettingen b. Osnabrück, Wiehe Nr. 56. 1724/1251

Suche 1,5 l BMW Sport- oder Rennmotor sowie ein Ausschlachtfahrzeug BMW 315 oder 319 Sport. W. Radinger, Neusäß b. Augsburg, Augsb. Str. 7. 1725/1251

Weißwandige Reifen aus d. Dose. Orig.-Gummifarbe weiß, gar. kein Abplatzen d. Farbe, Dose DM 5.80 g. Nachn. A. F. Valenta, Salzgitter-Lebenstedt 5/3.

Als gutes Mittel der Natur schützt **Franklin Tee** die Sportsfigur

Der weltbekannte Franklin Tee ein bewährtes Blutreinigungsmittel, macht schlank und jugendlich, regt Leber- und Nierentätigkeit an, beseitigt Magen- und Darmbeschwerden, auch hartnäckige Stuhlverstopfung, lindert Rheumatismus, Neuralgie und Migräne. Verlangen Sie ausdrücklich Franklin Tee in Ihrer Apotheke zu 2.15 DM.

Sie werden erwartet! - Es empfehlen sich unseren Lesern:

Lüneburger Heide

Schierhorn / Nordheide

„Zum Naturschutzpark", Bes. R. Henk, Ruf: Holm-Seppensen 134 - 40 km v. Hamburg über Hittfeld - Jesteburg - Lüllau. Die preiswerte gute Küche, Veranda, gr. schattiger Garten.

Oberbayern

Privathaus i. Chiemgau a. d. Bundesstr. 304. Ausflugmöglichk. n. Berchtesgaden u. Salzkammergut; Bergwanderungen. Ein- u. Zweibettz. Bettpreis m. Frühstück DM 2.— bis 2.50. Johann Berner, Teisendorf Obb. Obermoos 69 1/3.

Mittenwald

der hochalpine Ferienplatz am Karwendelgebirge. Zentr. Ausgangsp. f. Autotouren zu den schönsten Plätzen Südbayerns, Tirols und der Dolomiten.

Alpenhotel Erdt. Modernes Haus, Südlage, Zimmer mit Balkon, neue Garagen, Parkplatz. **A.D.A.C.-Vertragshotel**

Sporthotel Lautersee bei Mittenwald, 1060 m, 50 B., Tel. 209, Skigelände. J. Kemser.

München

Weinstube Gottschalk n. d. Hofbräuhaus. Nachtlokal, warme Küche bis 4 Uhr früh, eig. Konditorei, Spez. v. Grill, Stimmungsmusik, gepfl. Fl.- u. Schoppenweine. Bew. Parkplatz.
Josepha Warzlberger

Schwarzwald

Schluchsee

Hotel Schiff. Sommer- und Wintersaison. Erstklassige Küche. Großer Parkplatz. Tel.: 52

Wildbad

Hotel Post gegenüber den Bädern und der Bergbahnstation. Ganzjährig. Garagen.

Italien

Fasano/Gardasee

Hotel Centrale Fasano - ein sehr gepfl. Haus, in dem sich der deutsche Gast wohlfühlt.

Lido Venedig

Hotel Villa Nora - von deutschen Gästen bevorzugt - ADAC- und AvD-Mitglied - Strandnähe - Garten - Garage.

Rom

Victoria-Hotel. I. Kat., ruh., gepfl., deutschspr. Personal, Parkpl. - Bes. u. Leiter: H. A. Wirth.

Torbole, Gardasee

Kaldor's Hotel „Casa Beust", altbek. Patriziervilla, umgebaut, herrliche Lage, Bad, Garten, Parkplatz, Garage. Telefon Riva 51 - 11

Südtirol

Bozen, 265 mtr.

Hotel Post-Europa. Gut bürg. Häuser m. 75 resp. 65 B. mod. Garage. Parkpl. Innerebner.

Brunico - Bruneck

Hotel Post, Tel. Nr. 7. 80 Betten. Modernst eingerichtet. Direkt an der Reichsstr. Gr. Parkpl. Restaurant. Garage f. 40 Wagen. Bes. v. Grebmer

Corvara-Badia, Provinz Bozen

Hotel Posta-Zirm, 1558 Mtr., Treffpunkt der Herrenfahrer im Gadertal. Ausgangspunkt für Autotouren in die Dolomiten. Tel. 8. Kostner Franzl

Karersee, 1609 mtr., Dolomiten

Hotel Latemar. 150 B., mod. einger. Restaurt. Gar., Parkpl. Tel. 3-92. Fam. Überbacher.

La Villa, Val Badia

Hotel Dolomiti. Sommer- und Wintersaison. Gutbürgerlich. Alle Bequemlichkeiten. Gemütliche Abende bei Südtiroler Wein.

Mauls-Mules

Gasth. Stafler, Mauls a. d. Brennerstr., 25 km v. d. Grenze entf., Hist. Gebd., modernis., Garage.

Meran

Hotel Continental, II. Rang. Zentrale Lage. Modern. Ganzjährig. Parkplatz. Garage.

San Martino di Castrozza (Dolomiten) 1500 m

Hotel Colbricon. Aller Comfort, 34 Betten, sonnige Terrasse, eig. Gar., Tel. 16. Bes.: Visona

Sterzing, Vipiteno

Parkhotel Stötter. Gutes Haus m. 70 B., mod., eig. Freiluftschwimmbad, Garage. Gleiche Leitung: Jaufenhaus a. d. Jaufenpaß (2000 m.)

Waidbruck, Ponte Gardena

Einkehr „Kalter Keller", das vielbesungene Gasth. a. d. Brennerstr., 20 km b. Bozen. Kalte u. warme Küche z. jed. Tagesz. Die Weintankstelle zw. Bozen u. Brenner. Tel. 93-34. Jos. v. Lutz

---

Santa Christina
Grödnertal

Im Wunderland der Dolomiten

Sporthotel Monte Pana 1700 mtr. schneesicher Dez. bis einschl. April, Ski- und Sessellifte, Schwimmbad, Höhensonne, 100 B. Mod. Tel. 61-28.

Ortisei - St. Ulrich Grödnertal 1236 mtr.

Schwesterhaus **Dolomitenhotel Madonna** 1952/4 total renoviert, Tel. 62-07.
Mahlzeiten können oben wie unten eingenommen werden. Bes. Familie Kerschbaumer

---

Ortisei (St. Ulrich) · Grödnertal 1236 Meter

Seilbahn auf die Seiseralpe 2002 Meter · Sessellifte

Hotel Aquila Adler Besitzer: Jos. Ant. Sanoner

Gut bürgerliches Haus · 220 Betten · Mit letztem Komfort
Fernsprecher 62-03 · Pensions- und Pauschalabkommen

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO motor

DYNA-VERITAS

Dyna-Veritas-Cabriolet, Radio, in gutem Zustand, zu verkaufen. Schloßgarten-Garage Ertz & Co., Stuttgart, Königstr. 1, Telefon 9 42 64 / 9 43 73. 1761/1254

FORD

Besonderer Gelegenheitskauf

FORD 12 M Cabriolet, in erstklassigem Zustand, mit reichhaltigem Zubehör wie Radio, Fanfare, Klima-Anlage, Stabilisator usw. ausgerüstet, preisgünstig im Auftrag zu verkaufen. Finanzierung möglich. Angebote unter 4852 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1756/1253

GUTBROD

Gutbrod-Superior-Luxus 700 ccm, nur 7000 km gefahren, Zubehör, mit voller Garantie, günstig zu verkaufen. Schloßgarten-Garage Ertz & Co., Stuttgart, Königstraße 1, Telefon 9 42 64 / 9 43 73. 1760/1254

LANCIA

Lancia Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5, An- u. Verkauf, Ersatzteile. 1762/1254

OPEL

4/20 Opel, Baujahr 1928/30, Viersitzer, Cabrio oder Allwetter, in noch gutem, äußerlich ansprechendem Zustand, zugelassen, zu kaufen gesucht. Ausführl. Angeb. an W. Schmarbeck, Düsseldorf, Kreuzstr. 64a. 1763/1254

PEUGEOT

Peugeot

Gen.-Vertr. W. Hagen, Automobile, Krefeld, Ostwall 103, An- u. Verkauf, Ersatzteile. 1754/1253

PORSCHE

Porsche 1500 Rennsport-Egb. mit Res.-Motor und Res.-Getriebe und vielem Zubehör wegen Aufgabe des Rennsports zu verkaufen. Näheres unter 4855 durch „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1765/1254

Gesucht wird gut erhaltener Porsche 1,3 l Motor. Angebote unt. 4854 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1764/1254

Porsche-Motor 1,3 l, Baujahr 1952, zum Preise von DM 1000.— zu verkaufen. Hans Abel, Katzenstein über Osterode (Harz). 1766/1254

1 Porsche-Motor 1,5 l Super, 70 PS, Typ 328, neuwertig, zu verkaufen. Angebote unter 4860 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1775/1255

RENNWAGEN

Rennwagen Formel III, Jap, rennfertig, mit Wagenpan an schnell entschlossenen Käufer wegen Auswanderung für DM 1200.— abzugeben. Angebote unter 4856 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1767/1254

STUDEBAKER

Studebaker Gen.-Vertr. W. Hagen, Automobile, Krefeld, Ostwall 103, An- und Verkauf, Ersatzteile. 1755/1253

WOHNANHÄNGER

Wohnanhänger „Meise R 54" zu **Winterpreisen,** sehr preiswert, **Garantie,** Gratisprospekt, Anfrage lohnt! **F. Raubenheimer,** Wohnwagenbau, (22b) **Meisenheim/Glan 4.**

VERSCHIEDENE

Suche Kleinwagen NSU-Fiat, Gutbrod, Champion. Nur gutes Stück, geg. bar (Standort Nordwestdeutschland). Genaue Angaben mit Preis an H. R. Sterrenberg, Mühle, Weener/Ems (Ostfriesland). 1768/1254

* STELLENGESUCHE *

Motor Mechanic Required

by Transport Contractors in London, England. Only a person with good experience of petrol and diesel commercial vehicles should apply. Some knowledge of English is required.

Mrss. M. Heaslip
12, Newland Street
1758/1254 Silvertown, London E 16

* VERSCHIEDENES *

Suche Sportzweisitzer, evtl. älterer billiger Rennsport. Mögl. Foto-Angeb. unter 4857 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1769/1254

Reparatur-Werkstatt mit Tankstelle (Baden)

mit Hausgrundstück zu verkaufen. Erforderlich DM 30.000.— Bar-Kapital. IMMOBILIEN-WINTER, Heidelberg, Sofienstraße 7, Tel.: 5975. 1757/1253

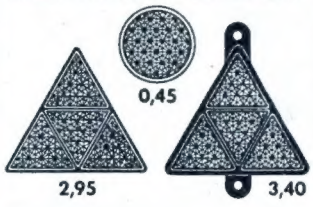
Bauanleitg. f. Klein-Renn- u. Sportw. DM 5.—. Plog, Hamburg 20, Edgar-Rosstr. 6 III. 1771/1255

Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 1772/1255

20 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste **Fahrlehrerausbildung** Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT," Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236

BMW-Gespann R 51/2 aus 1. Hand, 15 000 km, bester Zustand, DM 2400.—. Angeb. unt. 4859 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1773/1255

Rückstrahler



HEINZ NAGEL
Osnabrück · Postfach 232

Tausche moderne Wohnzimmereinrichtung (kompl. fast neu), Kombischrank, Dopp.-Schlafcouch, Sessel, Tisch, Teppich usw. gegen Sportzweisitzer. Angebote unter 4858 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1770/1254

Neuw. Robot II, Optik Schneider 1:1,9, Federwerkaufzug, für 24 Aufn., mit Tasche, Gegenlichtbl., Filter, Neupreis DM 460.—, für **DM 230.—** bar zu verkaufen. Eine Schnellschuß-Kamera für Rennbesucher. R. Friedrich jr., Pivitsheide VL 236, Lippe. 1774/1255

Zu kaufen gesucht:

Mercedes 300 S, Coupé u. Cabrio 54	Mercedes 180 Benzin u. Diesel	Kapitän 51, 52, 53, 54
Mercedes 300, Lim 51, 52, 53, 54	Cadillac, Cabrio 54	BMW 501, 501 B, 501 A
Mercedes 220 A, 54 u. 55	Amerikaner 50—54	
Mercedes 220 A, Cabrio 54	Porsche, Coupé u. Cabrio	

Isabella, Record, 12 M, VW, DKW, en bloc und Einzelangebote mit Barzahlungspreis.

Auto-Becker, Düsseldorf, Friedrich-Ebert-Straße 5-7, Telefon 1 07 06, Fernschreiber 082/2874

1753/1253

Abgespannt?

Kopfschmerzen und Benommenheit beeinträchtigen die Sicherheit im Verkehr. 1–2 Tabletten wirken schnell schmerzlindernd und auffrischend.

Temagin

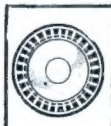
10 Tabletten DM –,95 in allen Apotheken

EINE GUTE NACHRICHT FÜR SIE:
DIE NEUE
Diebstahlsicherung
KOSTET NUR NOCH:
DM 14.90

Elektromagnetische
VENTILE
für Gase und Flüssigkeiten
HEIZMOTOREN-GMBH
ÜBERLINGEN-BODENSEE

RHEINLAND-STAHLGARAGEN

ab DM 30,- monatl.
Abzhlg. keine Wechsel
FRIEDRICH HUBERT GAERNER K.G. · DUISBURG 6



RAD-BLENDENRINGE
Glatt, geschlitzt od. Turboausführung. Garantiert rostfrei. Selbst anzubringen. Stück DM 12.50 Nachnahmeversand Kein Porto! Interessenten kostenlosen Prospekt durch
PETER FISCHER, München 23, Ungererstr. 5A

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher,** preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Camping-Artikel und Faltgaragen für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz - Uerdingen/Rh., Postf.

Für Auto und Camping
und für alle Zwecke
die ideale
DECKE
In vielen farbenfrohen Mustern
z. B. Blau mit gelb, rot, Rot mit grün, beigen, Grün mit rot-gelben Streifen

Deckengröße 137/190
RANDEINFASSUNG
DM 19.50
FREI HAUS
Verpackt in der sauberen Plastikhülle
WIEDERVERKÄUFER RABATT

Autofreund Campingbedarf
HEMER Kreis Iserlohn

Die letzte Seite

Nanu?

— sagen die Leute, wenn sie diesen Wagen wie weiland das Brünnlein vor dem Tore zwiefach Wasser speien sehen. Rechts und links von der Laderaumtür steht je ein privat angefertigter 75 Liter-Tank. Macht zusammen jeweils 150 Liter = 150 kg Wasser, die auf diese Weise oft mehrmals in der Woche im sonst leeren Laderaum nach Frankfurt transportiert und dort abgelassen werden.

Der Laie staunt, aber der Fachmann denkt sich's schon: hier hat ein Fahrer Mühe und Kosten nicht gescheut, um den unangenehmen Kontrast im Benehmen seines Wagens bei der unbelasteten Hinfahrt gegenüber der Rückfahrt auszugleichen, bei der eine Ladung Büromaschinen auf die Hinterachse drückt.

Sinnend schaut man sich die Sache an. Sollte sie wirklich nötig sein, wo diese Art von Lieferwagen doch so modern ist? *Dr. P. S.*

Riwotzki und die Blinklichter

Zugegeben: Die Kreuzung an Hagens Altenhagener Brücke ist schon ein Verkehrsproblem, denn 5 Hauptstraßen, darunter die Bundesstraßen 54 und 7, treffen hier aufeinander. Jeder vernünftige Mensch fand es in Ordnung, daß vor einiger Zeit dort Zebrastreifen und zwei Schutzinseln für die Fußgänger angelegt wurden. So waren es die Nichtmotorisierten zufrieden, und der rollende Verkehr ordnete sich quasi von selbst ineinander ein, ohne daß es einer polizeilichen Regelung bedurfte. Verkehrsstockungen gab es selten, Unfälle so gut wie nie.

Eines Tages staunten die Hagener Kraftfahrer sehr, als man begann, an besagter Kreuzung Ampeln aufzustellen. Skeptisches Kopfschütteln überall und Schadenfreude über das kommende Fiasko, das jedermann voraussah, selbst die einsichtigen Fußgänger, nur anscheinend nicht die Hagener Verkehrspolizei. Auch ein gläserner Kommandoturm wurde aufgebaut, summa summarum kostete der ganze Spaß runde 70 000 Mark. Die Premiere fand am Morgen des 4. Februar statt. Als die roten, gelben und grünen Lichter zu spielen begannen, stockte der bis dahin ziemlich glatt fließende Fahrzeugverkehr. Im Handumdrehen bildeten sich unübersehbare Schlangen, die umliegenden Straßen waren rettungslos verstopft. Polizisten rannten herum und mühten sich vergeblich, die Knäuel wieder zu entwirren. Fußgänger, Kraftfahrer, Straßenbahner schimpften, andere machten spöttische Witze. Die leitenden Polizeibeamten aber zuckten mit den Schultern, die Zwecklosigkeit des kostspieligen Versuchs war sogar ihnen klar geworden. Gegen 10 Uhr wurde die ganze Aktion abgebrochen, und Oberkommissar Harpe kommentierte bissig: „Wir haben die Signallichtanlage beerdigt!" Ihren Schlüssel verwahrte er im Panzerschrank.

Wer aber nun glaubte, nach diesem Desaster würde man den Verkehr wieder einigermaßen flüssig wie bisher ohne Ampeln weiterlaufen lassen, der hatte nicht mit der Beharrlichkeit der Bürokratie gerechnet. Die Leute hatten allzu unverfroren das mißlungene Experiment belächelt; anscheinend fühlten sich dadurch einige höhere Herren bitter in ihrer Ehre gekränkt. Sie stellten noch mehr Ampeln auf, pflanzten ganze Schilderwälder in die Umgebung, verfügten Umleitungen, Straßensperrungen und schickten ein Sonderaufgebot uniformierter Polizisten hin. Am 17. März fand die zweite Premiere des Trauerspiels statt, um 9 Uhr morgens, und wenige Minuten nach Neun war die ganze Gegend um die Altenhagener Brücke genau so rettungslos verstopft wie beim ersten Versuch. Noch viel schlimmer war es diesmal sogar, denn durch die Sperrungen und Umleitungen im ganzen Gebiet war der gesamte Verkehr jetzt völlig durcheinandergeraten. Der Amtsschimmel aber geriet erst recht in Rage.

Die „Westfalenpost" (Hagener Tageblatt) schrieb dazu: „Die Signalanlage entwickelt sich vom bloßen Problem der dafür verantwortlichen Behörden nach wochenlangem Brüten in Amtsstuben nun zur Landplage und zum Verfolgungsinstrument für Verkehrsteilnehmer. Um die übereilt aufgebaute unrentierliche 70 000 Mark-Anlage auf Biegen und Brechen zu legitimieren und funktionsreif zu machen, werden jetzt Organisationspurzelbäume geschlagen." Da trat Hagens Polizeidirektor Riwotzki auf den Plan und hielt eine Pressekonferenz. Er sagte, daß das „teilweise" Versagen an der Altenhagener Brücke nicht an der Signalanlage, sondern an den Verkehrsteilnehmern gelegen habe!! Aber seine Polizei würde hart durchgreifen, mit Anzeigen nicht sparen und dergestalt schon Disziplin in den Laden bringen.

Wie gesagt, die Kreuzung an der Altenhagener Brücke gibt ihres lebhaften Verkehrs wegen durchaus Probleme auf, nie aber war sie ein neuralgischer Unfallpunkt. Der Verkehr regelte sich schwierig, aber ganz ordentlich und ohne polizeiliche Hilfe praktisch ganz von selbst. Wenn es sich nun zeigt, daß die Lichtanlage die Verhältnisse nicht bessert, sondern ungemein verschlechtert, dann ist es eine erstaunliche Unverfrorenheit des Polizeidirektors Riwotzki, die Schuld hieran auf die mangelnde Disziplin der Verkehrsteilnehmer zu schieben. Vielmehr wird man nach Lage der Dinge sagen dürfen, daß die diesbezügliche Behauptung des Herrn Riwotzki eine beispiellose Disziplinlosigkeit darstellt. Es wäre ein Beweis erstaunlicher Langmut der Bürger von Hagen, wenn sie diesen Mann fürderhin als ihren Polizeidirektor anerkennen. *W. O.*

Wenn zwei das Gleiche tun ...

Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.